



ORGANE DE CONSULTATION DU BASSIN DE MOBILITÉ DU HAINAUT

JEUDI 27 NOVEMBRE 2025

Composition des Organes de Consultation des Bassins de Mobilité par décret

MEMBRES

- Un membre des Collèges communaux de chaque commune du bassin de mobilité
- Cabinet du Ministre de la Mobilité
- SPW Mobilité et Infrastructures (Département des Routes et AOT)
- Opérateur de Transport de Wallonie

INVITES

- Représentation des usagers (Navetteurs.be, CAWAB, Tous à pied)
- Invités complémentaires : SPW, SNCB, FOREM, Autres communes (adjacentes au bassin)

AUTRES PARTICIPANTS EXPERTS

RESEAU TEC

Offres évaluées

- 2.1. Ligne MWR (Mouscron - Wattrelos – Roubaix)
- 2.2. Ligne E41 (Renaix-Péruwelz)
- 2.3. Ligne E42 (Renaix-Tournai)

MOBILITE COLLECTIVE – AMBITIONS REGIONALES

- 1. Politique d'accessibilité au territoire: projet de schéma structurant de transport collectif (bus, train, mobipôle)

RESEAU TEC (suite)

Planning des prochaines évaluations

- 2.4. Evolution de l'offre autour de la ligne 82 (821, 822, 17, 24, 84, 85, 89)

INFRASTRUCTURES

- 3. Services proposés par LETEC pour l'aménagement des abris pour voyageurs et les aménagements pour les vélos

DIVERS : SUGGESTIONS DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR

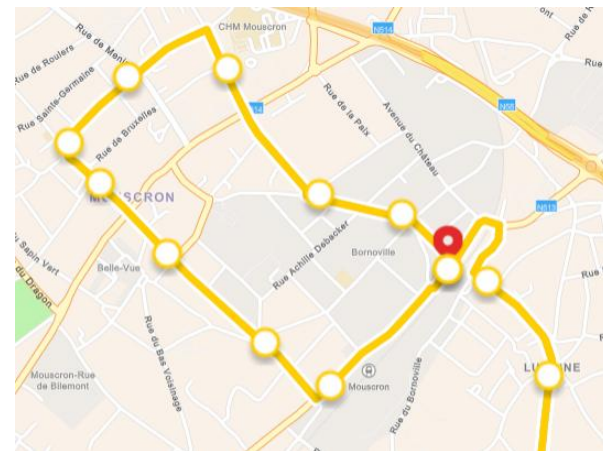
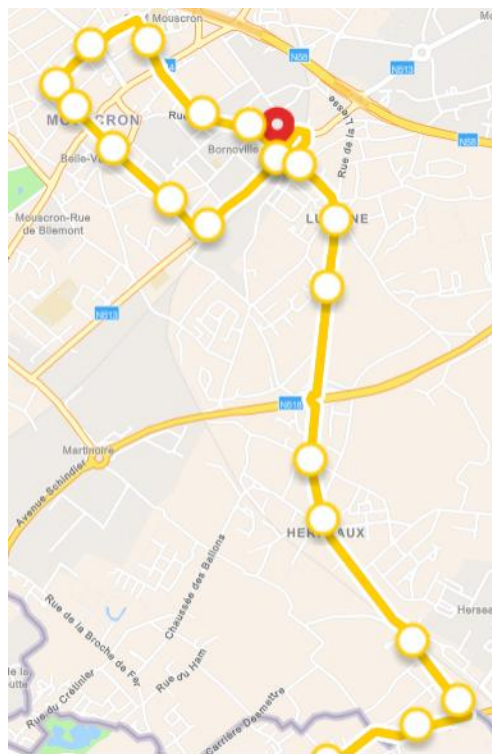
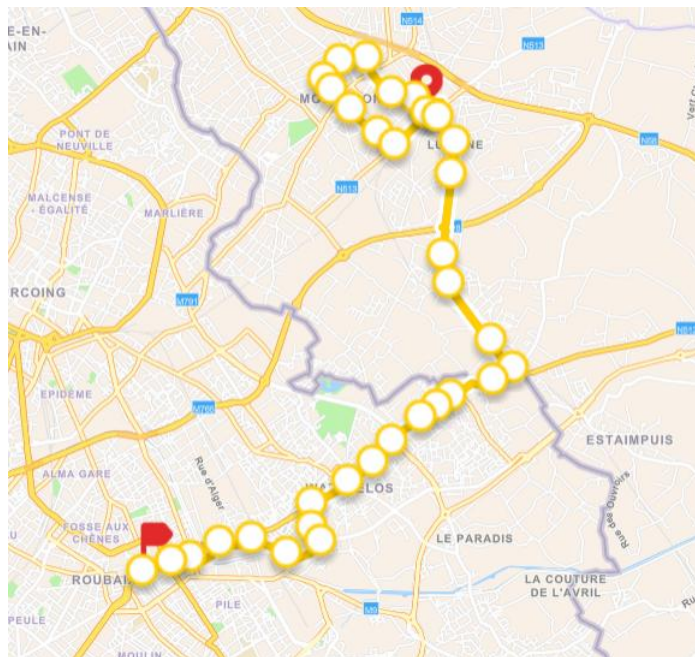
Réseau TEC

Offres évaluées

2.1. Evaluation de la ligne MWR (Mouscron-Wattrelos- Roubaix)

SPW MI – Niels ANTOINE
Point pour avis de l'Organe

Informations générales



Informations générales

OFFRE

- Ligne transfrontalière (depuis 1992) > renouvellement protocole
- Mouscron (centre, gare SNCB) – Luignne – Herseaux – Wattrelos – Roubaix (Eurotéléport, métro 2, tram R)
- Ampleur kilométrique annuelle : 144.463 km/an
- Exploitation conjointe : TEC (59%) – ILEVIA (41%)
- 37 passages/jour scolaire
- Amplitude horaire : 6h40-20h (semaine-samedi), 8h40-20h (dimanche)

Informations générales

DEMANDE

- Sources : Validations TEC – Enquête Origine-Destination ILEVIA
- Public principalement scolaire
- Déplacements
 - 27% : internes territoire belge
 - 28% : internes territoire français
 - 45% : transfrontaliers
- Augmentation des validations TEC : 2018-24 : + 38%
- Correspondances : Métro 2 : 58%, SNCB : 6%

DEMANDE

- Nombre de montées moyen / parcours : 23,3
- Charge min. : 0, max. : 67
- Charge maximale moyenne / service A-R : 22,7



Enjeux

- Les horaires et le minutage (adaptation des horaires en fonction des temps de parcours réels) ;
- L'itinéraire de la ligne au centre de Mouscron ;
- L'amplitude, relativement faible ;
- La tarification transfrontalière ;
- Les correspondances avec les autres modes de transport public.

Plan d'actions

ACTION	Acteur(s)	Échéance	Précisions
Mise à jour et renouvellement du protocole	MEL-AOT	Fin 2025	
Simplification des horaires	TEC-ILEVIA	2026-27	
Officialisation de l'itinéraire au centre de Mouscron	TEC-ILEVIA	2026	Information vis-à-vis des usagers
Amélioration de la tarification transfrontalière	TEC-ILEVIA MEL-AOT	2026-27	Poursuite des discussions
Analyse du potentiel de correspondance bus-trains en gare de Mouscron	AOT	Fin 2025	

PROPOSITION D'AVIS DE L'ORGANE

- L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation de la ligne MWR et émet un avis favorable sur le plan d'actions qui en découle.
- L'Organe soutient le renouvellement du protocole entre autorités organisatrices en vue de maintenir l'offre transfrontalière par bus entre Mouscron, Wattrelos et Roubaix.

2.2. Evaluation finale de la ligne E41 (Renaix-Péruwelz)

SPW MI – Julie DUVIVIER et Justine MARNEFFE

Point pour avis de l'Organe

Evaluation en 2 temps :

- Evaluation dans les 18 mois suivant la mise en production d'une nouvelle offre (ou d'une modification d'offre significative)
- Evaluation finale dans les 36 mois après mise en service

En vue de :

- S'assurer de la **pertinence** de l'offre mise en place
- D'identifier les actions nécessaires à l'**amélioration** de l'attractivité de l'offre sur cette ligne

1. Présentation de la ligne E41

Mise en service en septembre 2021

Niveau de service :

6 parcours/jour/sens en HP en période scolaire et non scolaire

Desserte des PAE : PAE Rosco (Renaix)
 PAE Roucourt Polaris (Péruwelz)

Correspondance bus/train prévue à Leuze-en-Hainaut

- depuis Renaix vers Tournai
- depuis Péruwelz vers Ath/Bxl

Matériel roulant : minibus de 14 places



2. Evaluation intermédiaire

Constats en 2023 :

Fonctionnement de la ligne faible :

- ✓ Fréquentations en hausse depuis 2021
- ✓ V/K en 2022 : 0,07
- ✓ V/N en 2022 : 2

Le plan d'actions portait principalement sur les points suivants :

- Analyse de l'ajout de la desserte du PAE de Frasnes-lez-Anvaing et de Leuze-en-Hainaut
- Promotion de la ligne pour mieux la faire connaître

L'Organe a émis un avis favorable sur le maintien du niveau de service actuel de la ligne E41 « Ronse/Renaix – Péruwelz » conditionnel à l'amélioration de sa fréquentation d'ici l'évaluation finale prévue à l'automne 2024.

Il recommande également à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes (SNCB, SPW Routes, Communes, SPW Planification, UWE) de mettre en œuvre le plan d'actions en termes d'équipements, d'infrastructures, de promotion et de commercialisation d'ici le printemps 2024. »

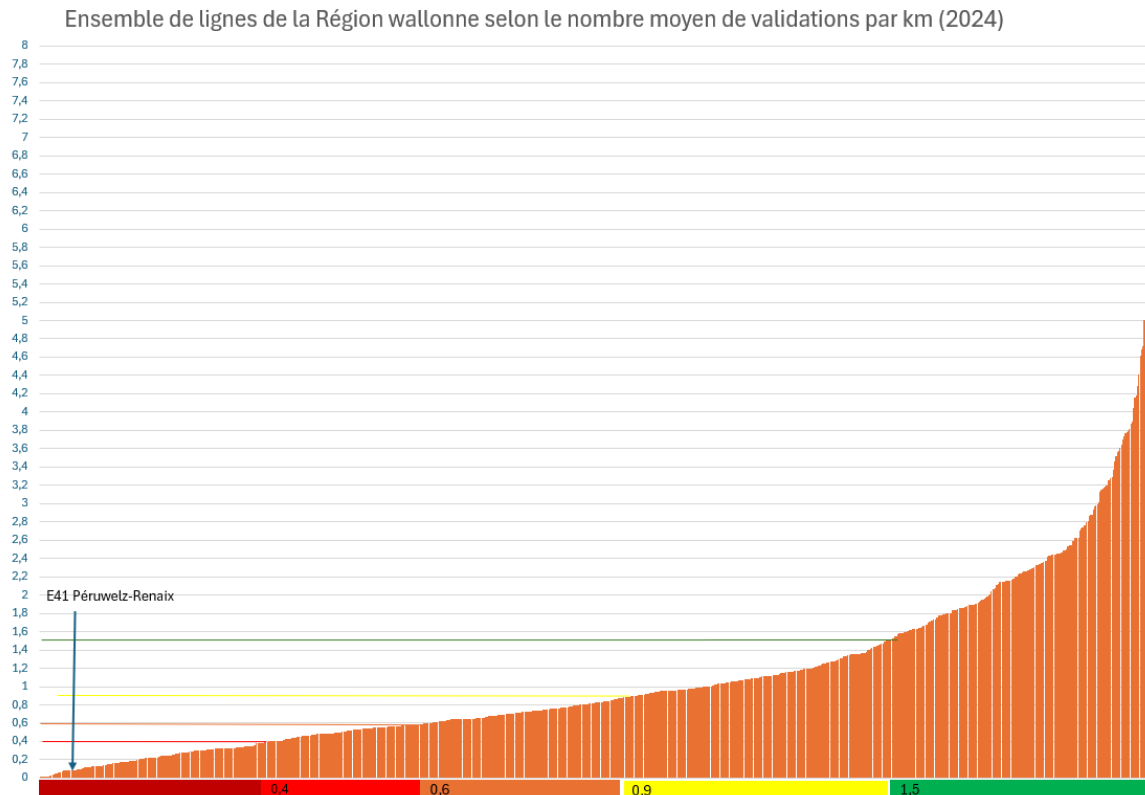
3. Evaluation finale

23/01/2026

17

Constats 2024 :

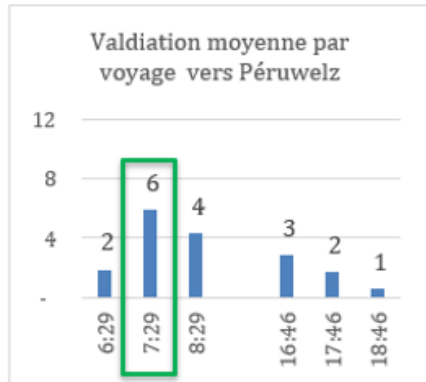
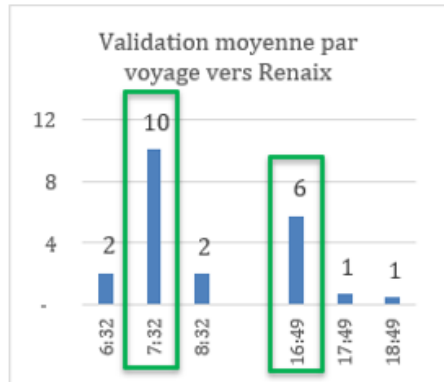
- Niveau de fréquentation E41 en deçà des valeurs attendues :
V/K en 2024 : **0,10**
(V/K moyen ligne express: 0,40)
V/N en 2024 : **2,8**
(V/N moyen ligne express: 18,8)



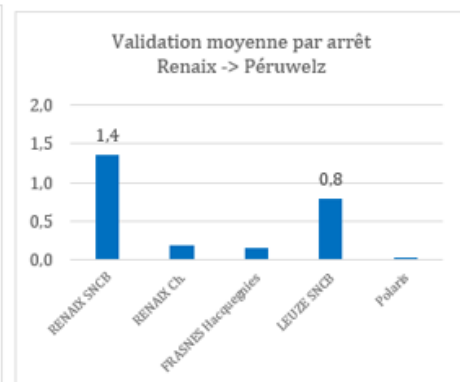
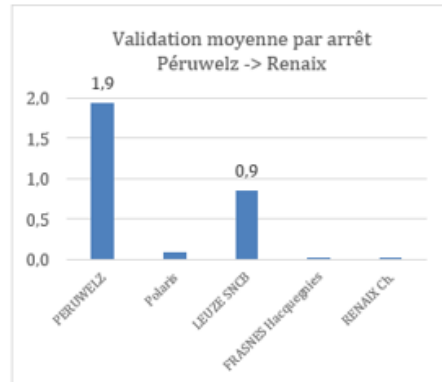
3. Evaluation finale

23/01/2026
18

- seuls 3 parcours sont relativement bien fréquentés



- les principales montées se font à Péruwelz et à Renaix
- très peu de voyageurs recourent à la ligne entière



3. Evaluation finale

- D'autres lignes TEC réalisent cette connexion en parallèle de la E41 « Renaix-Péruwelz » :

86b : Renaix – Leuze

86a : Leuze – Péruwelz

86c : Leuze – Péruwelz

Les 3 lignes sont de type « secondaires »

Offre : du lundi au vendredi - périodes sco. et non sco.

86b : 6h – 20h

86a : 5h – 19h

86c : 7h30 – 17h30 en HP



4. Recommandations sur base des constats

23/01/2026
20

Constats :

- Fréquentations très faibles de la E41 « Renaix-Péruwelz »
- Usagers reliant Renaix à Péruwelz très faible
- Existence de lignes régulières (86a, b, c) reliant ces mêmes pôles intermédiaires (et répondant aux besoins de mobilité entre les pôles)

Recommandations :

- Supprimer l'offre Express reliant directement les pôles Renaix et Péruwelz;
- Optimiser l'offre des lignes régulières 86a, 86b et 86c en termes d'itinéraires et d'horaires afin de répondre aux besoins :
 - d'amélioration de la lisibilité de la ligne
 - de desservir les POI : PAE Rosco, PAE La Sucrerie, PAE de l'Europe et l'ETA du Ruchertout en assurant les correspondances bus/train à Leuze-en-Hainaut.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation de la ligne E41 qui ne présente pas la performance attendue.

Il demande à l'opérateur :

- o de supprimer l'offre Express reliant directement les pôles Renaix et Péruwelz ;**
- o d'optimiser l'offre des lignes 86a, 86b et 86c en termes d'itinéraires et d'horaires afin de répondre aux besoins de :**

- relier les pôles intermédiaires entre eux,**
- de desservir les POI précités,**

tout en assurant les correspondances bus/train visées à Leuze-en-Hainaut depuis Renaix vers Tournai et depuis Péruwelz vers Ath/Bruxelles.

2.3. Evaluation finale de la ligne E42 (Renaix-Tournai)

SPW MI – Julie DUVIVIER et Justine MARNEFFE

Point pour avis de l'Organe

1. Présentation de la ligne E42

23/01/2026
23

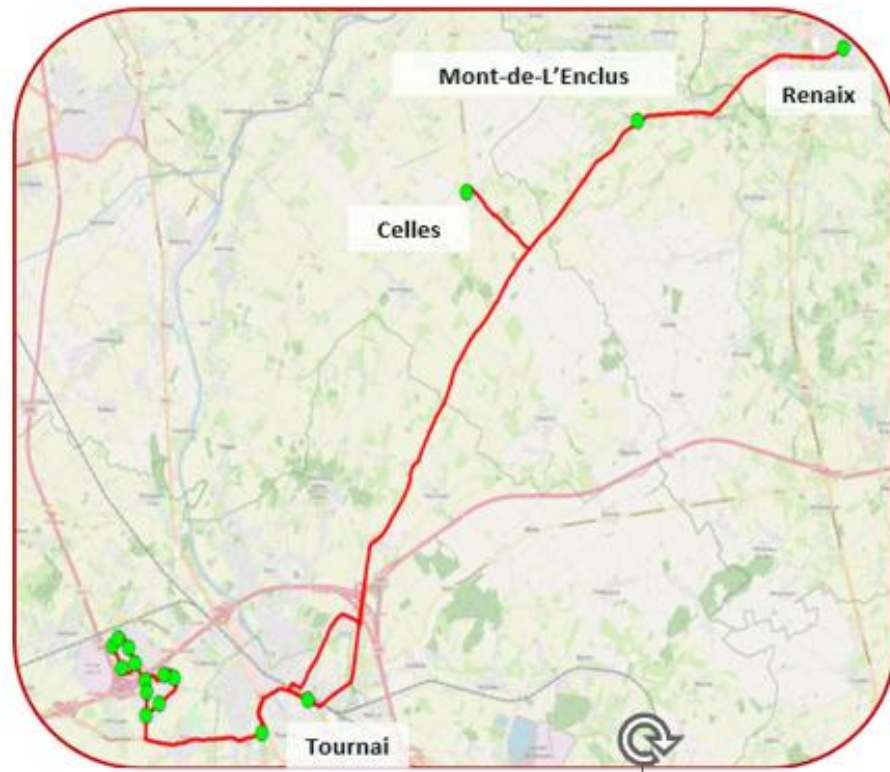
Mise en service en septembre 2021

Niveau de service :

- 6 parcours/jour/sens en HP en période scolaire et non scolaire
- + extension PAE de Tournai en unidirectionnel

Correspondance bus/train prévue
en gare de Tournai de/vers Mons.

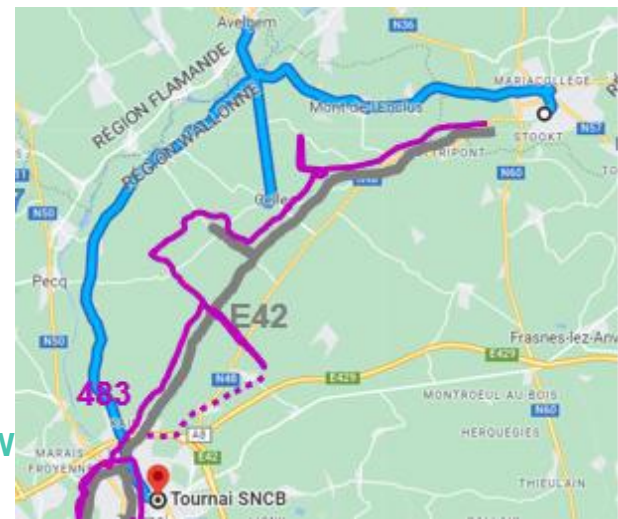
Matériel roulant : minibus de 14 places



2. Evaluation intermédiaire

Constats en 2023 :

- Fréquentations en hausse depuis 2021 mais performances faibles :
V/K en 2022 : 0,14
V/N en 2022 : 5
- Davantage de fréquentations au départ de Tournai SNCB vers le PAE de Tournai et vers Renaix que sur les tronçons Celles vers Tournai ou Mont-de l'Enclus vers Tournai.
- D'autres lignes TEC relient les mêmes pôles : les lignes 483 et 97
L.483 durée de parcours (47 min)
similaire à celle de la E42 (42 min)



2. Evaluation intermédiaire

« L'Organe émet un avis favorable sur le maintien de la ligne E42 Renaix-Tournai conditionnel à l'amélioration de sa fréquentation d'ici l'évaluation finale prévue à l'automne 2024.

Il recommande également à l'Opérateur de Transport de Wallonie et aux parties prenantes (SNCB, SPW Routes, Communes, SPW Planification, UWE) de mettre en oeuvre le plan d'actions en dehors de l'analyse croisée des lignes E42, 483 et 97 qui sera incluse dans l'étude du redéploiement de la zone Tournai. »

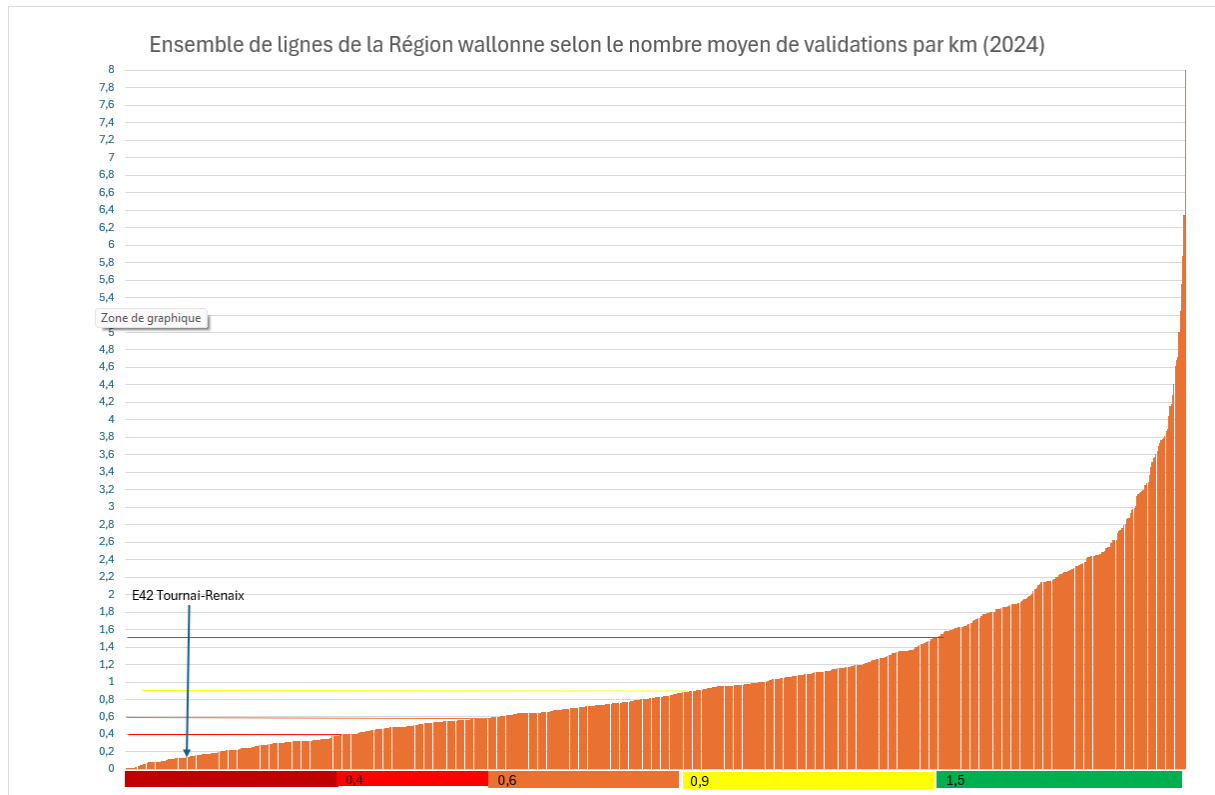
3. Evaluation finale

23/01/2026
26

Atelier du 15 octobre 2025 :

Constats :

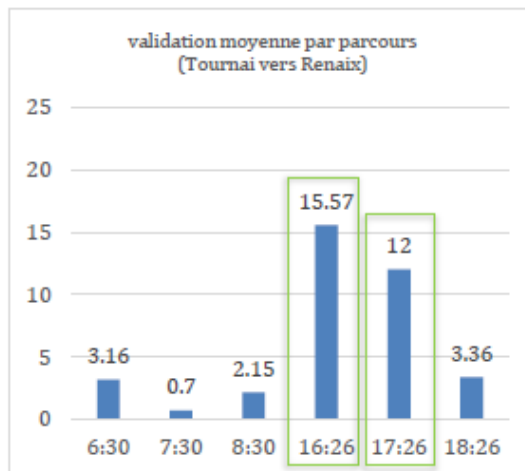
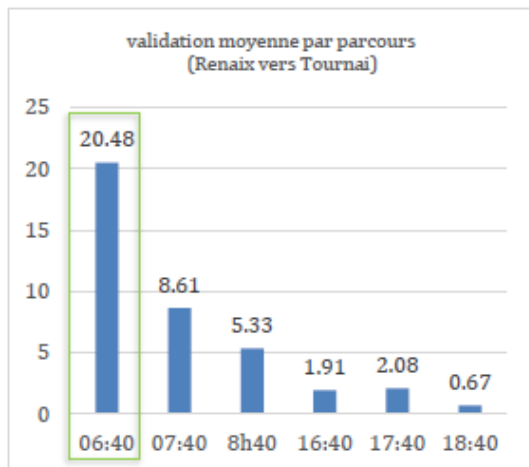
- Fréquentation en hausse depuis 2023, mais performances de la E42 en deçà des valeurs attendues :
 - V/K en 2024 : **0,16** (V/K moyen ligne express: 0,45)
 - V/N en 2024 : **5,8** (V/N moyen ligne express: 18,8)



3. Evaluation finale

23/01/2026
27

- Seuls 4 parcours sont relativement bien fréquentés : 1 du matin, 2 de l'après-midi (validations moyenne par parcours supérieurs à 10)

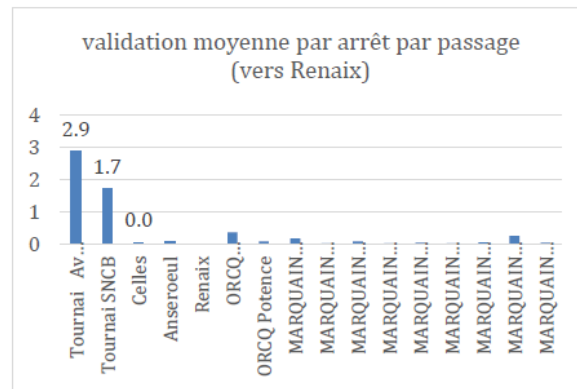
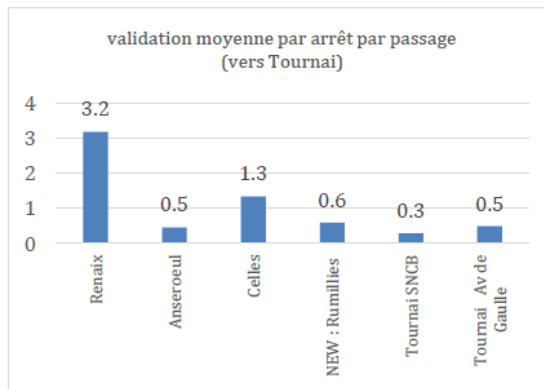


3. Evaluation finale

23/01/2026

99

- Les montées s'effectuent principalement à Tournai (SNCB + Av. de Gaulle) et à Renaix.

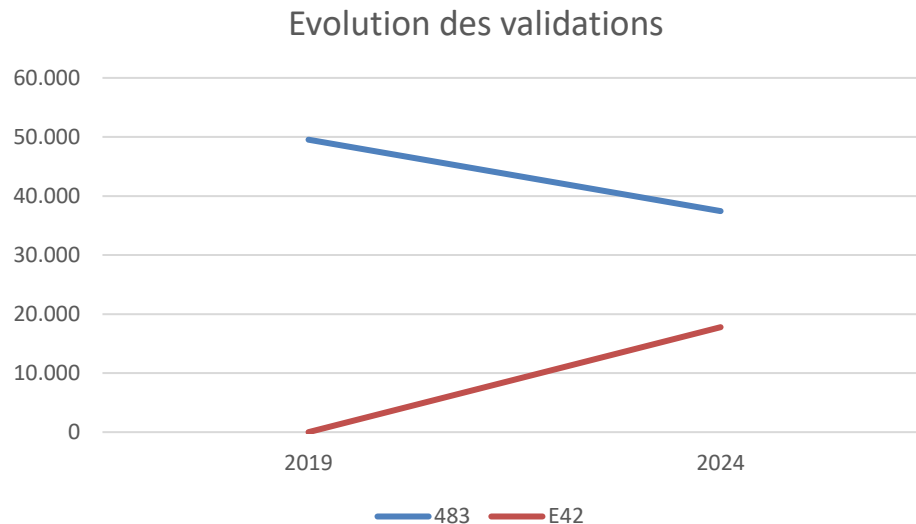


- Les usagers reliant Renaix au PAE de Tournai sont très faibles (+/- 3 personnes/jour) ; Aucune validation n'a été constatée entre Celles ou Anseroeul et le PAE. (comptages à bord - octobre 2025).
 - Le besoin de prolonger la liaison Renaix-Tournai jusqu'au PAE de Tournai ne semble pas nécessaire.
- La ligne 483 réalise également la connexion entre Tournai et Renaix, avec un temps de parcours similaire E42, en incluant la desserte de Celles et Mont-de-L'Enclus comme la E42.
- Une autre ligne réalise également la connexion entre Tournai et le PAE de Tournai Ouest : la ligne 4 « Baisieux-Tournai », permet de rejoindre le Parc d'Activité Economique de Tournai Ouest au départ de Tournai en +/- 15 minutes.

3. Evaluation finale

23/01/2026

29



4. Recommandations sur base des constats

23/01/2026

30

Constats :

- Faible fréquentation de la ligne :
- Existence et bon fonctionnement d'une autre ligne régulière : la 483 permettant, tout comme la E42, de connecter les pôles de Celles, Mont-de-l'Enclus, Renaix et Tournai entre eux, dont la fréquentation a diminué depuis la mise en service de la ligne E42 ;
- Faible recours à la ligne E42 pour rejoindre le PAE de Tournai au départ de Renaix, Mont-de-l'Enclus ou de Celles ;
- Existence et bon fonctionnement de la ligne régulière 4 « Baisieux – Tournai » répondant aux besoins de desservir le PAE de Tournai au départ de Tournai, dont la fréquentation a diminué depuis la mise en service de la ligne E42.

Recommandations :

- Supprimer la ligne E42 Renaix – Tournai,
- Optimiser l'offre de la ligne 483, permettant de relier les pôles de Renaix, Mont-de-l'Enclus, Celles et Tournai entre eux, en termes d'itinéraire (simplification) et d'horaires en assurant les correspondances bus/train ambitionnées pour la ligne E42 à Tournai (de/vers Mons) ;
- Optimiser l'offre de la ligne régulière 4, en termes d'horaires pour coïncider avec les besoins de principaux pôles générateurs de déplacements (campus Negundo et centre de travail adapté) tout en maintenant une desserte fine du PAE et en organisant la correspondance en gare de Tournai avec le train depuis/vers Mons.

Proposition d'avis de l'Organe :

L'Organe prend acte des résultats de l'évaluation de la ligne E42 qui ne présente pas la performance attendue.

Il demande à l'opérateur :

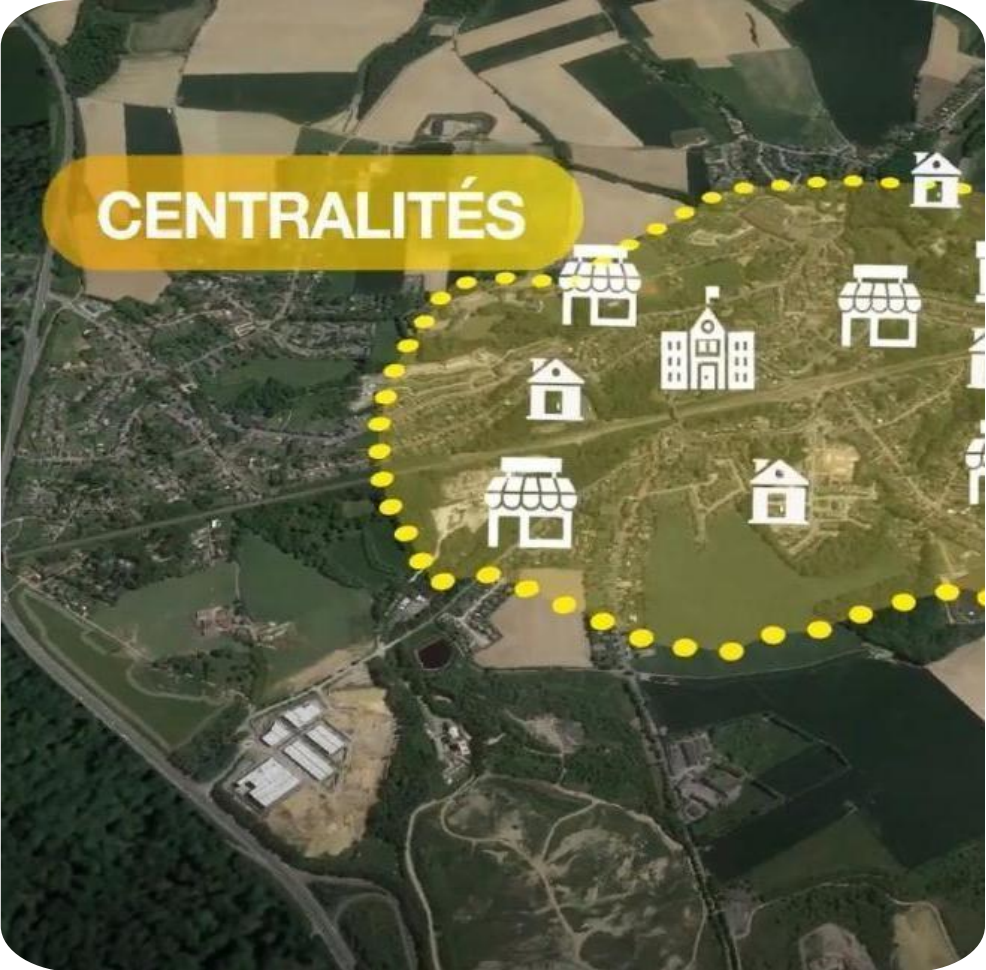
- de supprimer la ligne E42 reliant directement les pôles Renaix et Tournai ;**
- d'optimiser l'offre de la ligne 483 reliant les pôles de Renaix, Mont-de-l'Enclus, Celles et Tournai entre eux, en termes d'itinéraires (simplification) et d'horaires en assurant la correspondance bus/train visée à Tournai (de/vers Mons) ;**
- d'optimiser l'offre de la ligne régulière 4, connectant la gare de Tournai au PAE de Tournai Ouest en termes :**
 - d'horaires pour coïncider avec les besoins de principaux pôles générateurs de déplacements (campus Negundo et centre de travail adapté) et pour organiser la correspondance en gare de Tournai (de/vers Mons)**
 - de desserte au sein du PAE.**

Politique d'accessibilité au territoire : projet de schéma structurant de transport collectif (bus, train, mobipôle)

SPW MI – Marie BAUWELINCKX Justine MARNEFFE, Niels ANTOINE

Point pour avis de l'Organe

Politique d'accessibilité au territoire



CENTRALITÉS

Document d'orientation répondant à la vision politique : quels services doivent être accessibles, dans quelles conditions, de quelle manière, où ?

- **Optimisation spatiale** : connecter efficacement les centralités du territoire visées d'être densifiées (SDT)
- **Priorisation des projets** : guider la programmation des projets d'infrastructures et de services vers le réseau structurant connectant ces centralités, ajuster l'offre là où c'est nécessaire.

On ne se déplace pas pour rien

Réseau de transport public pour offrir l'accès à des services

Trois niveaux de services	Services retenus par niveau
Niveau 1	• Santé : hôpitaux généraux ou universitaires • Gouvernance : maisons de justice • Enseignement : établissements d'universités, de hautes écoles • Culture : cinémas avec au moins deux salles, centres culturels • Sport : piscines, grands centres sportifs comprenant une piste d'athlétisme attenante • Commerces : nœuds commerciaux de centre d'agglomérations principales • Mobilité : gares avec plus de 66 départs de trains par jour
Niveau 2	• Santé : polycliniques, maisons médicales • Gouvernance : maisons de justice de paix • Commerces : nœuds secondaires ou de petites villes • Mobilité : arrêts de bus de 68 départs et plus
Niveau 3	• Enseignement : établissements d'enseignement secondaire • Culture : cinémas d'une ou deux salles, bibliothèques • Sport : les salles de sport sans piste d'athlétisme attenante • Commerces : nœuds commerciaux de très petites villes

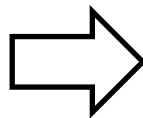


SCHÉMA STRUCTURANT TRANSPORT COLLECTIF – PRINCIPES DIRECTEURS

23/01/2026

Hiérarchiser l'offre

- Avec des coûts économiques et environnementaux plus maîtrisés (**chaque mode dans sa zone de pertinence** : complémentarité des modes et réduction des redondances)
- Pour accroître la **lisibilité** pour l'utilisateur
- Adapter l'offre au **potentiel de demande** de déplacement



Train IC/S/L



Tram



Métro léger



Busway



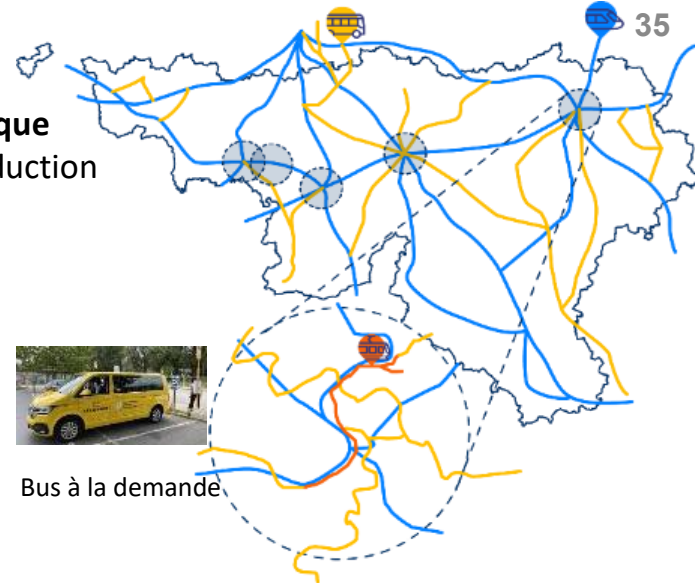
Bus express



Bus standard



Bus à la demande



→ Nécessité de faciliter la chaîne de déplacement et l'intermodalité

- Mobipôles 
- Correspondances horaires train - bus
- Solutions complémentaires (autopartage, covoiturage, transport à la demande) **où** et **quand** le transport collectif n'est pas pertinent
- Intégration tarifaire / MaaS



CONTENU

Le Schéma régional structurant de mobilité collective :

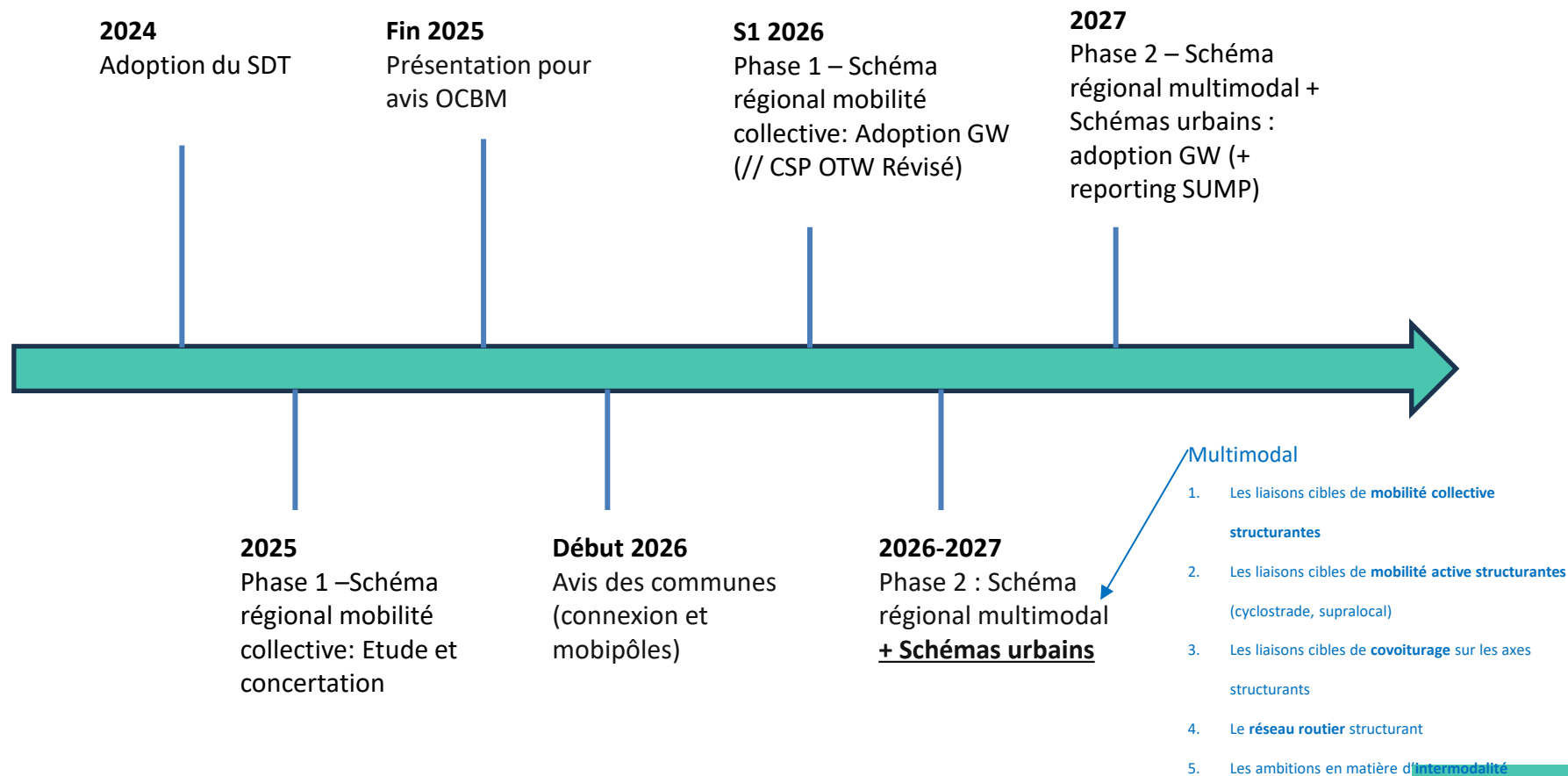
Définit:

- L'offre des **liaisons structurantes** interurbaines par bus (+/- 1/3 de l'offre TEC)
- Les principes de connexions des **centralités villageoises** et des **points d'intérêt** majeurs
- La **localisation des mobipôles**, lieu où des correspondances et/ou du rabattement local doivent s'organiser prioritairement.

Fixe des orientations régionales pour :

- L'offre **ferroviaire** fédérale ;
- Les relations **transrégionales** et transfrontalières de transport public.

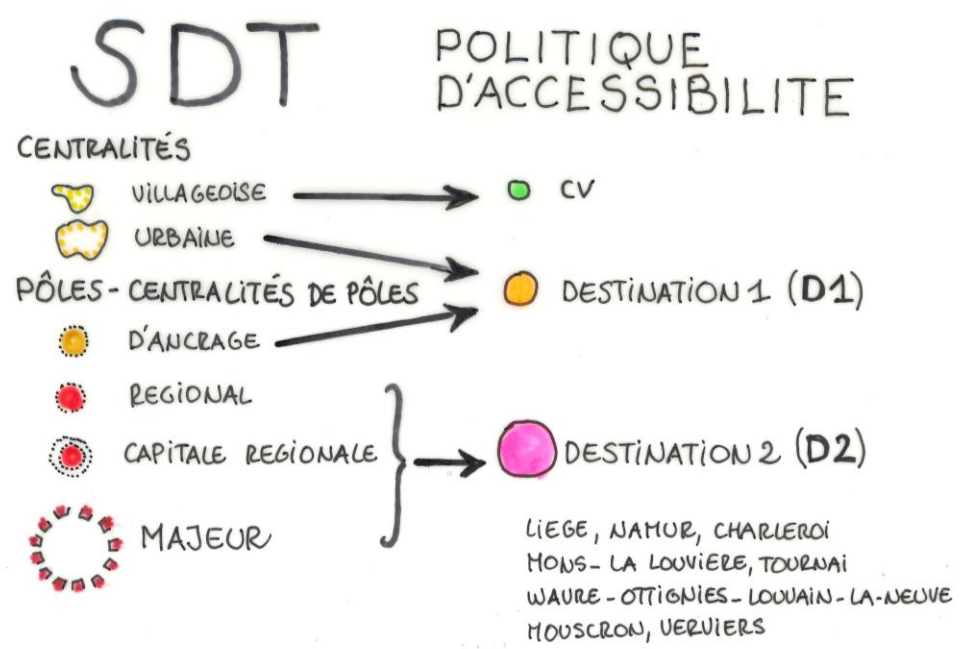




2. RÉSEAU STRUCTURANT 2040

La carte illustre la répartition des pôles d'ancrage dans la Région wallonne. Les pôles sont classés en quatre catégories : Pôle d'ancrage (petit cercle orange), Pôle régional (cercle orange plus grand), Capitale régionale (cercle rose avec des rayons), et Pôle majeur (cercle rose avec des rayons plus épais). Les pôles transfrontaliers sont indiqués par un cercle bleu. La carte inclut également des légendes pour les limites communales (pointillés), régionales (tirets), et nationales (solides), ainsi que pour les pôles extérieurs à la Wallonie (cercle gris) et la capitale de la Communauté germanophone (cercle gris avec des rayons). Une échelle de 0 à 50 km est fournie en bas à droite.

Les communes adapteront à la marge le périmètre des centralités dans le cadre de leur SDC

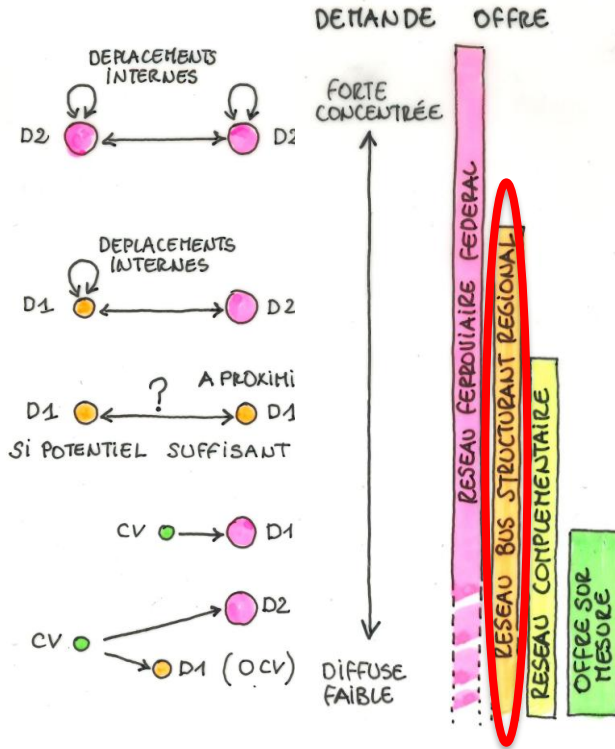


→ 460 centralités

Bassin du Hainaut 49 POI majeurs identifiés :

Type		Taille critique	Nombre de POI
Hôpitaux		100 lits	65
PAE		1000 emplois	48
Sites touristiques		100.000 visiteurs/an	28
Etablissements de l'enseignement supérieur		400 étudiants	64
TOTAL			205

Enseignement	14
Hopitaux	17
PAE	15
Tourisme	3
Total général	49



Principes de connexion des centralités

- Tout **pôle urbain majeur** est connecté à un ou plusieurs autres **pôles majeurs**
- Toute **centralité urbaine** est connectée directement à son **pôle majeur ou régional**
- Les **centralités urbaines** à proximité sont connectées entre elles si le potentiel est suffisant
- Les **centralités villageoises** suburbaines sont connectées à leur **pôle majeur** si le potentiel est suffisant

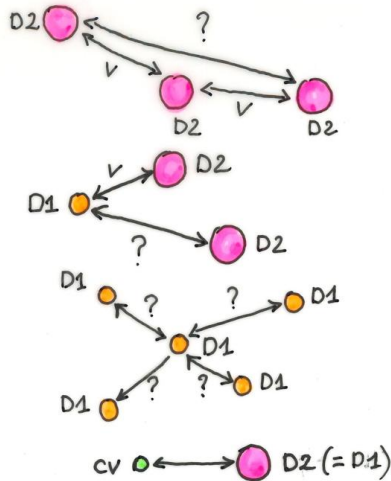
RÉSEAU STRUCTURANT (TRAIN)

Pour chaque pôle urbain desservi par le train

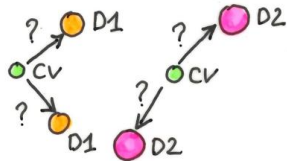
- Connexion effective par l'offre SNCB aux pôles à fort potentiel de déplacement
- Vérification du niveau de service de l'offre ferroviaire
- Identification d'enjeux pour les prochains plans de transport SNCB

Centralité urbaines	Pôle majeur prioritaire	Liaison	Relation existante	Enjeux offre	Enjeux infrastructure
Mouscron	Courtrai	Mouscron - Courtrai	IC-04 Anvers - Courtrai - Mouscron Lille	Augmenter l'amplitude horaire et augmenter la fréquence le samedi	43
Tournai	Mouscron	Tournai - Mouscron	IC-26 Courtrai - Tournai - Bruxelles - Termonde	Augmenter l'amplitude horaire et augmenter la fréquence le samedi	
Mons	La Louvière	Mons - La Louvière	L-29 Mouscron - Tournai - Mons Grammont	Augmenter l'amplitude et la fréquence le samedi	
La Louvière	Charleroi	La Louvière - Charleroi	L-26 Quévy - Mons - La Louvière	Augmenter l'amplitude et la fréquence le samedi	
Braine-le-comte	Bruxelles	Braine-le-Comte - Bruxelles	IC-19 Lille - Tournai - Namur et IC-25 Mons - Liège	Augmenter l'amplitude et la fréquence le samedi	Infrastructure saturée en gare de Halle
Enghien	Bruxelles	Enghien - Bruxelles	S-62 Charleroi - La Louvière - Luttre		
Ath	Tournai	Ath - Tournai	IC-06 Mons - Bruxelles - Airport IC-11 Binche - Bruxelles - Turnhout		
Leuze-en-Hainaut	Tournai	Leuze-en-Hainaut - Tournai	IC-14 Quiévrain - Mons - Bruxelles - Tongres		
Antoing	Tournai	Antoing - Tournai	S-2 Braine-le-Comte - Bruxelles - Leuven		
Péruwelz	Tournai	Péruwelz - Tournai	S-3 Grammont - Bruxelles - Termonde		
Quaregnon	Mons	Quaregnon - Mons	S-5 Enghien - Bruxelles-Luxembourg - Malines		
Jemappes	Mons	Jemappes - Mons	IC-06 Tournai - Bruxelles - Airport et IC-26 Courtrai - Tournai - Bruxelles - Termonde		
Saint-Ghislain	Mons	Saint-Ghislain - Mons	L-29 Mouscron - Tournai - Mons - Grammont	Augmenter l'amplitude le samedi	
Quiévrain	Mons	Quiévrain - Mons	IC-19 Lille - Tournai - Namur et IC-25 Mons - Liège		
Boussu	Mons	Boussu - Mons	IC-14 Quiévrain - Mons - Bruxelles - Tongres	Augmenter l'amplitude en semaine et le samedi	Ligne à voie unique entre Quiévrain et Saint-Ghislain
Frameries	Mons	Frameries - Mons	L-26 Quévy - Mons - La Louvière	Augmenter l'amplitude en semaine et le samedi	
Binche	La Louvière	Binche - La Louvière	IC-11 Binche - Bruxelles - Turnhout	Augmenter l'amplitude en semaine	
Ecaussines	La Louvière	Ecaussines - La Louvière			
Comines	Mouscron	Comines Mouscron	Pas de relation directe existante	Garantir de bonnes correspondances en gare de Ath	
Lessines	Tournai	Lessines - Tournai	Pas de relation directe existante	Garantir de bonnes correspondances en gare de Ath	
Soignies	La Louvière	Soignies - La Louvière	Pas de relation directe existante		

① DÉFINIR UN RÉSEAU STRUCTURANT



② CONNECTER LE SOLDE DES CENTRALITÉS



**Choix et définition des liaisons structurantes
(= liaisons circulant toute la journée et toute
la semaine, ayant un caractère direct)**

- Un potentiel minimal de déplacement
(2.800 déplacements /jour (TMTM))
- Mise à l'épreuve de la fréquentation
actuelle (évaluation de l'offre)
- Une infrastructure (rail, route régionale)

≥ 2800

DEPLACEMENTS TMTM/
JOUR OUVRABLE MOYEN

÷ PART MODALE TC 10%

÷ 14 BUS/JOM/SS

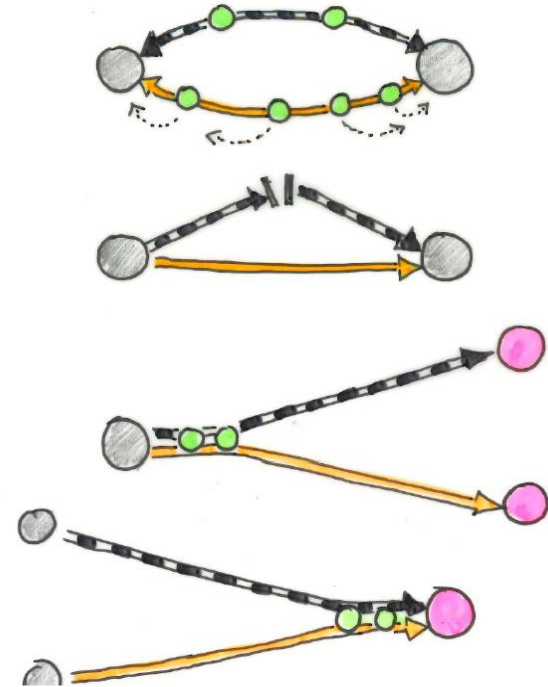
÷ 10 PERSONNES

DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

23/01/2026

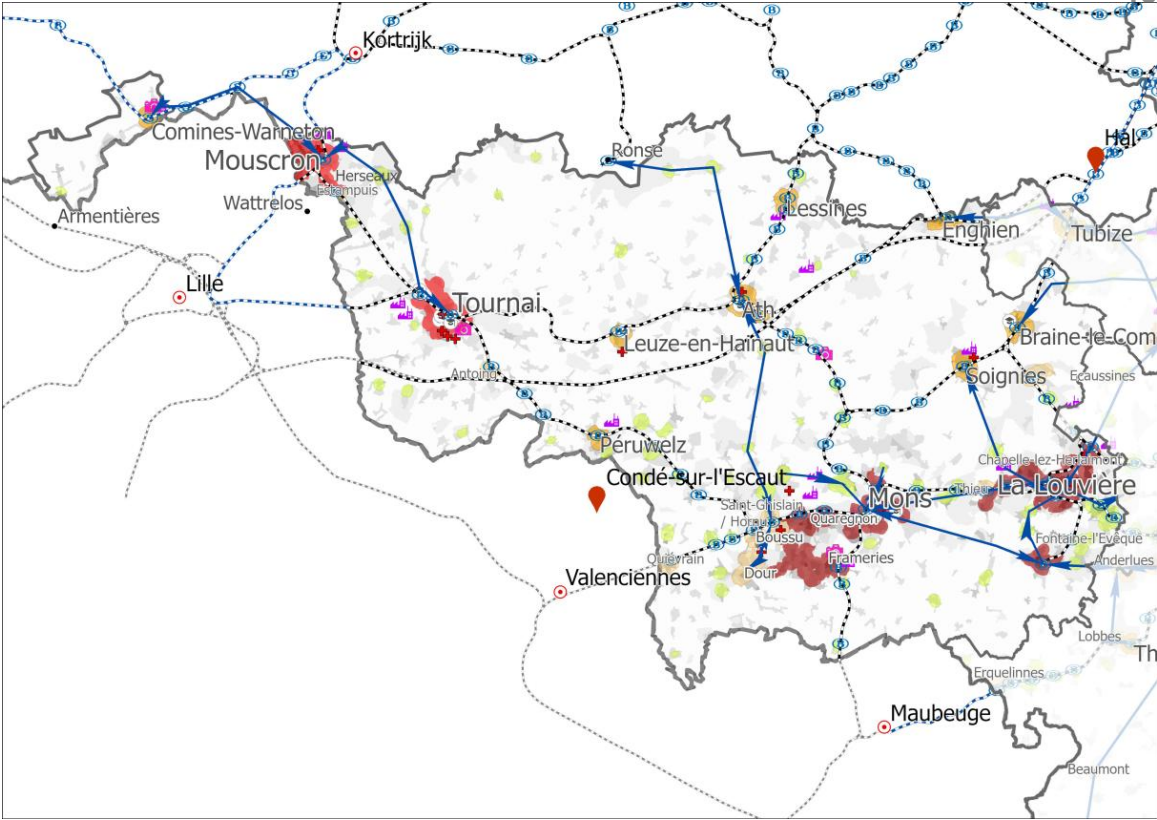
45

Choix des liaisons bus-train d'apparence concurrentes : différents cas pris en compte



DÉFINITION DU RÉSEAU STRUCTURANT (BUS)

Ath - Renaix		Ath, Flobecq, Ellezelles, Renaix
Ath - St-Ghislain	100	Ath, Chièvres, Sirault, St-Ghislain
Dour –Boussu -Saint-Ghislain	7	Quiévrain, Elouges, Dour, Boussu, Saint-Ghislain
Binche - Mons	22, E44	Binche, Mons
Mons - La Louvière - Chapelle	82	Mons, Havré, La Louvière, Morlanwez, Chapelle-lez-Herlaimont
La Louvière - Nivelles	72, E7	La Louvière, Manage, Seneffe, Arquennes, Nivelles
Soignies - La Louvière	134	Soignies - Le Roeulx - La Louvière
Tournai - Mouscron	2	Tournai, Pecq, Dottignies, Mouscron
Mouscron - Comines	3	Mouscron, Wervik, Menin, Comines
Binche La Louvière (suburbain)	136	Binche, Péronnes, Trivières, La Louvière
Binche - Anderlues	136	Binche, Epinois, Anderlues
Enghien - Tubize	472	Enghien, Bierghes, Saintes, Tubize
Baudour - Mons (suburbain)	14	Baudour, Ghlin, Mons
Maisières - Mons (suburbain)	15	Maisières, Mons



Ampleur

- +/- 1/3 de l'offre TEC

Enjeux principaux du réseau structurant

- Fiabilité et attractivité
- Intermodalité (interconnexion et connexion avec l'offre complémentaire)
- Adaptation de la desserte (POI, terminus, ...)
- Capacité
- Amélioration des infrastructures (arrêts et priorisation bus)
- Amplitude et offre le week-end (impact ampleur km!)



→ Pour le bassin du Hainaut, le réseau structurant (train et bus)

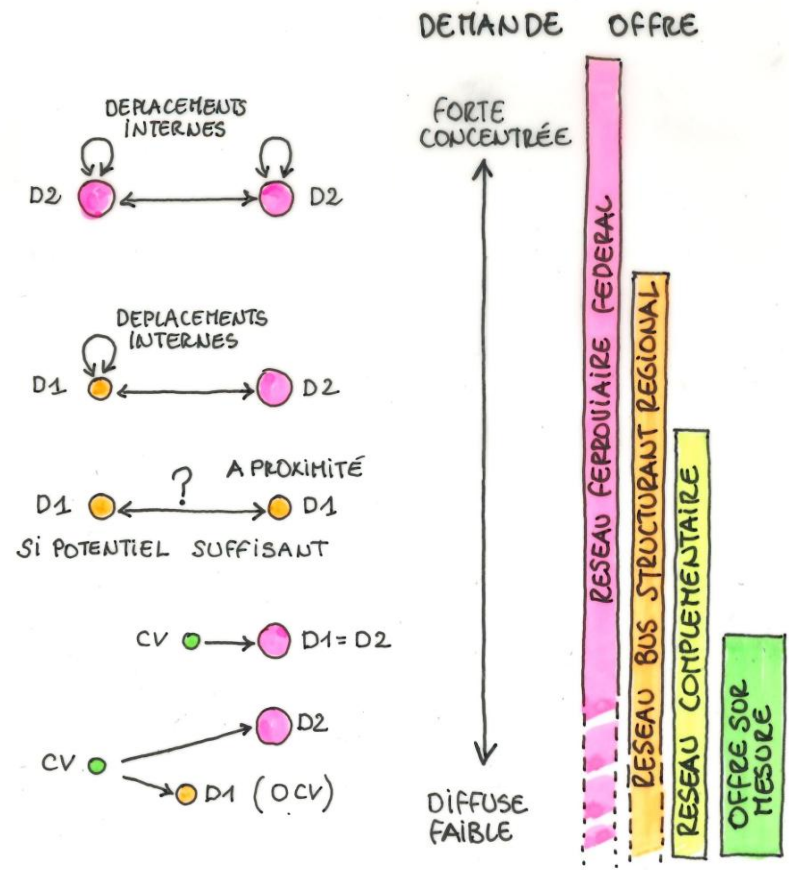
- Connecte 100% des centralités urbaines
- Connecte 50% des centralités villageoises (30 sur 60)

→ 30 centralités à connecter

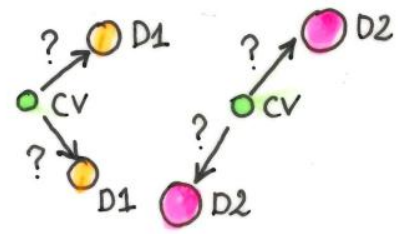
- 49 POI identifiés pour le bassin du Hainaut :
 - 13 desservis par le réseau structurant
 - 13 à proximité cyclopiétonne d'un mobipôle
 - 11 situés dans un pôle urbain majeur ou régional

→ 12 à connecter

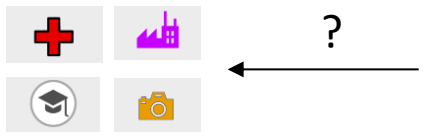
3. PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI MAJEURS NON CONNECTÉS AU RÉSEAU STRUCTURANT

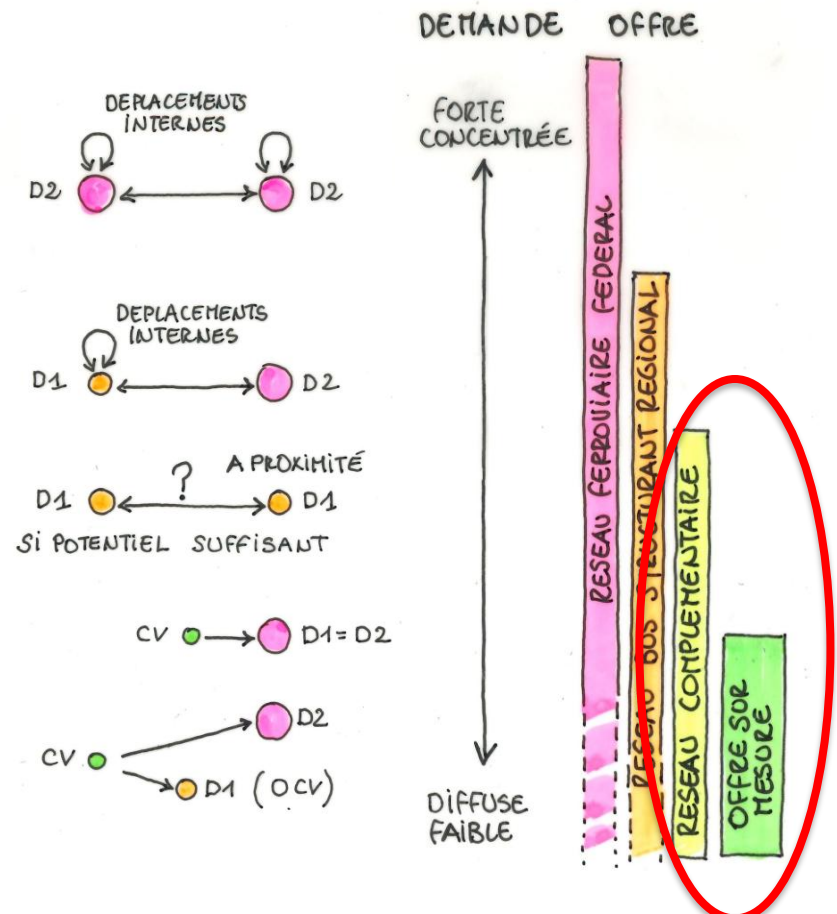


Connecter le solde des polarités

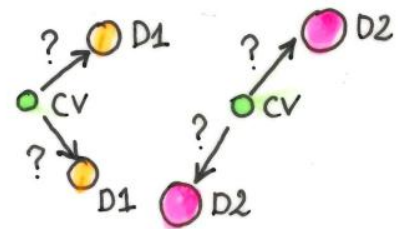


Connecter le solde des POI

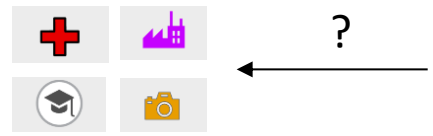


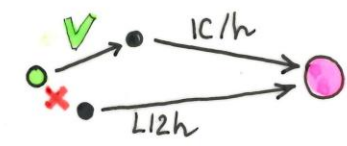
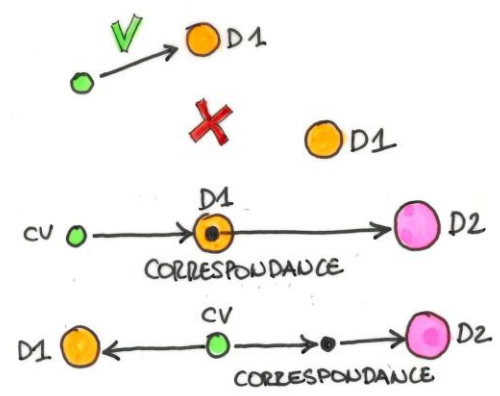
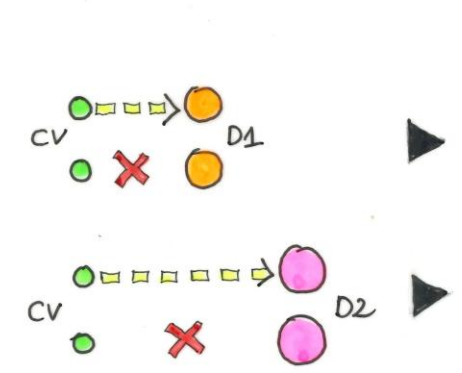
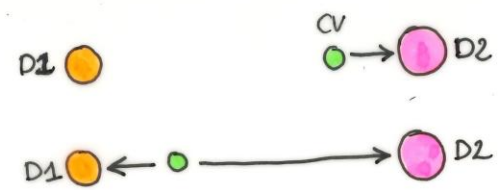
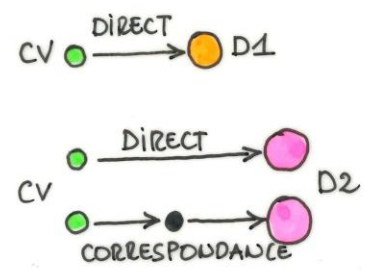
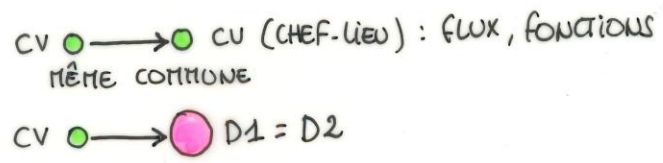
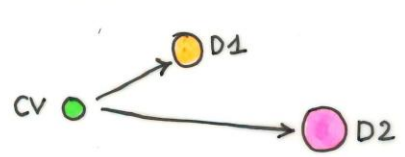


Connecter le solde des polarités

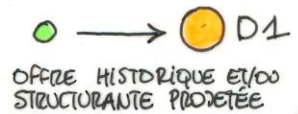


Connecter le solde des POI





PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES MESURE DES ÉCARTS



SATISFAISANTE

- ① Green dot → TRAIN → Orange circle D1
- ② Green dot → BUS → Orange circle D1
- ③ Green dot → TRAIN → Orange circle D1
- ④ Green dot → TRAIN → Pink circle D1=D2
- ⑤ Green dot → BUS → Orange circle D1

A QUESTIONNER
(pas de train
≤ 10 bus/ju/ss,
doublons,
swafhe...)

- ⑥ Green dot → X → Orange circle D1
- ⑦ Green dot → GREEN → Orange circle D1
- ⑧ Green dot → GREEN → Orange circle D1
- ⑨ Green dot → THICK YELLOW → Orange circle D1
- ⑩ Green dot → DASHED → Orange circle D1
- GARE ? → X → Orange circle D1



SATISFAISANTE

- ① Green dot → DASHED → Pink circle D2
- ② Green dot → THICK YELLOW → Pink circle D2
- ③ Green dot → THICK YELLOW → Pink circle D2
- ④ Green dot → THICK YELLOW → Pink circle D2
- ⑤ Green dot → DASHED → Pink circle D2
- ⑥ Green dot → THICK YELLOW → Pink circle D2
- ⑦ Green dot → THICK YELLOW → Pink circle D2
- ⑧ Green dot → THICK YELLOW → Pink circle D2

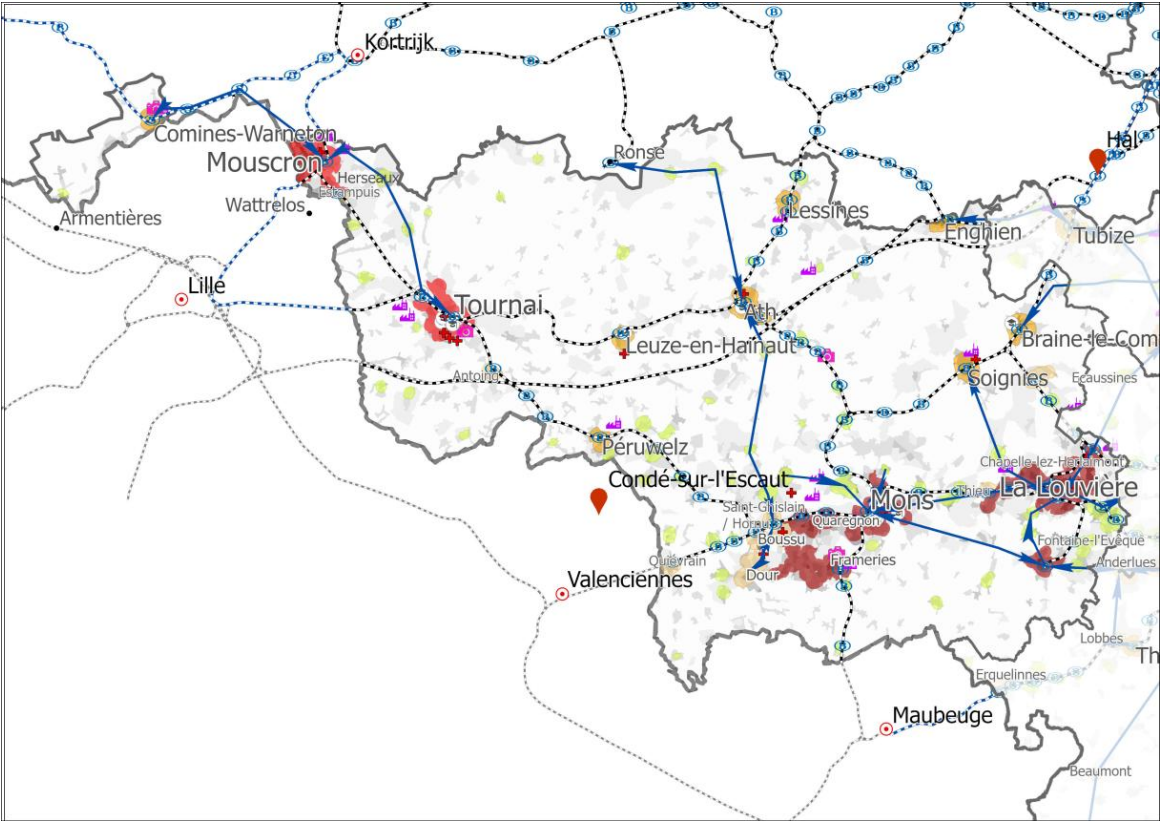
A QUESTIONNER
(pas de train
≤ 10 bus/ju/ss,...)

- ⑨ Green dot → THICK YELLOW → Pink circle D2
- ⑩ Green dot → THICK YELLOW → Pink circle D2
- ⑪ Green dot → THICK YELLOW → Pink circle D2
- ⑫ Green dot → THICK YELLOW → Pink circle D2
- ⑬ Green dot → DASHED → Pink circle D2
- ⑭ Green dot → THICK YELLOW → Pink circle D2

PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI

23/01/2026

NOM_CENTRALITES	Destination 1	Typo D1	Destination 2	Typo D2	Correspondance
Aulnois	Mons	1	Idem D1		
Basècles	Peruwelz	5	Tournai	7	Peruwelz gare
Baudour	Quaregnon	2	Mons	2	
Beloeil	Ath	2	Mons	3	Blaton gare
Bernissart	Peruwelz	5	Mons	3	Blaton gare
Bizet	Comines	2	Armentières	2	
Blaton	Bernissart	2	Tournai	1	
Bon-Secours	Peruwelz	2	Valenciennes (FR)	4	Hameau de Macou (FR)
Bruglette	Ath	1	Mons	1	
Brunehaut	Tournai	2	Idem D1		
Celles	Tournai	5	Idem D1		
Chièvres	Ath	2	Mons	3	Saint-Ghislain gare
Ciply	Mons	2	Idem D1		
Deux-Acres	Lessines	3	Bruxelles	5	Grammont gare
Dotignies	Mouscron	2	Idem D1		
Elzezelles	Ath	6	Tournai	7	Ath gare
Elouges	Dour	2	Mons	2	
Epinois	Binche	2	La Louvière	2	
Estinnes-au-Mont	Binche	2	Mons	2	
Flobecq	Ath	6	Tournai	7	Ath gare
Fraines-lez-Hainaut	2	Leuze-en-Hainaut	7	Leuze-en-Hainaut gare	
Genly	Frimeries	1	Mons	1	
Ghislenghien	Ath	5	RBC	9	Silly gare
Ghlin	Mons	4	Idem D1		
Hainin	Boussu	1	Mons	1	
Harchies	Mons	5	Idem D1		
Hautrage	Saint-Ghislain	5	Mons	3	Quiévrain gare
Havrè	Mons	4	Idem D1		
Hensies	Quiévrain	2	Mons	3	Quiévrain gare
Hérchies	Mons	5	Idem D1		
Hérinnes	Pecq	5	Tournai	2	
Honnelles	Dour	5	Mons	3	Quiévrain gare
Jurbise	Mons	4	Idem D1		
Le Roeux	La Louvière	2	Idem D1		
Leers-Nord	Mouscron	2	Roubaix	4	Herseaux gare
Lens	Mons	1	Idem D1		
Leval	La Louvière	4	Idem D1		
Maisières	Mons	2	Idem D1		
Marchez-lez-Ecaussinnes	Ecaussinnes	3	La Louvière	6	
Mont-de-l'Enclos	Renaix	2	Tournai	2	
Mont-Ste-Aldgonde	Morlanwez	2	La Louvière	2	
Morlanwez	La Louvière	2	Idem D1		
Obourg	Mons	4	Idem D1		
Orcq	Tournai	2	Idem D1		
Pecq	Tournai	2	Idem D1		
Péronnes	La Louvière	2	Idem D1		
Quevaucamps	Peruwelz	5	Tournai	7	Peruwelz gare
Quévy	Mons	2	Idem D1		
Rebaix	Ath	1	Tournai	5	Ath gare
Rumes	Tournai	2	Idem D1		
Silly	Ath	5	RBC	9	Silly gare
Sirault	Saint-Ghislain	2	Mons	3	St-Ghislain gare
Taintignies	Tournai	2	Idem D1		
Templeuve	Tournai	2	Idem D1		
Tertre	Saint-Ghislain	2	Mons	2	
Thulin	Boussu	1	Mons	1	
Trivières	La Louvière	2	Idem D1		
Wiers	Peruwelz	2	Tournai	3	Peruwelz gare
Wihéries	Dour	2	Mons	2	

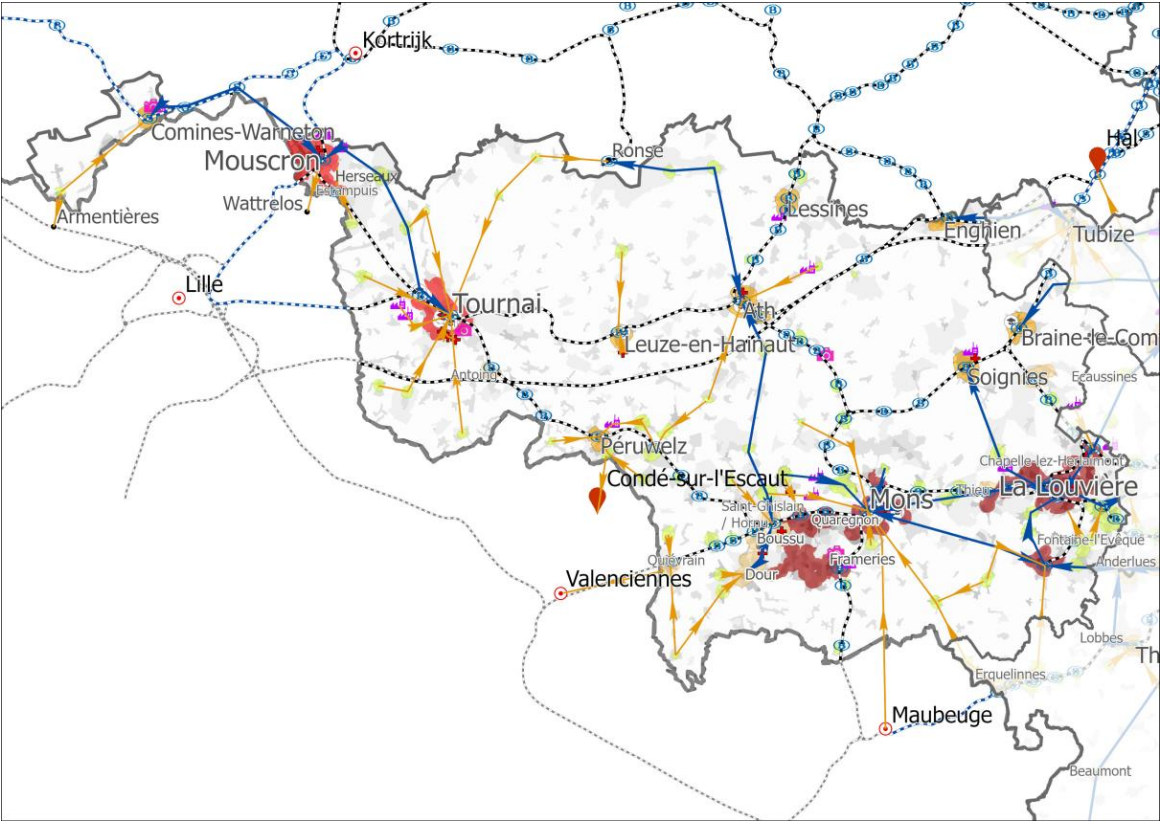


PRINCIPES DE CONNEXION DES CENTRALITÉS VILLAGEOISES ET DES POI

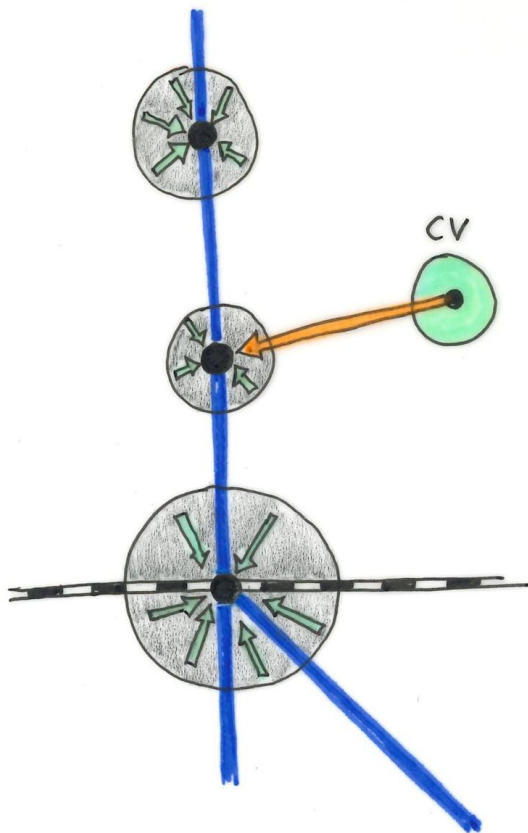
23/01/2026

55

NOM_CENTRALITES	Destination 1	Typo D1	Destination 2	Typo D2	Correspondance
Aulnois	Mons	1	Idem D1		
Basècles	Peruwelz	5	Tournai	7	Peruwelz gare
Baudour	Quaregnon	2	Mons	2	
Beloeil	Ath	2	Mons	3	Blaton gare
Bernissart	Peruwelz	5	Mons	3	Blaton gare
Bizet	Comines	2	Armentières	2	
Blaton	Bernissart	2	Tournai	1	
Bon-Secours	Peruwelz	2	Valenciennes (FR)	4	Hameau de Macou (FR)
Brugelette	Ath	1	Mons	1	
Brunehaut	Tournai	2	Idem D1		
Celles	Tournai	5	Idem D1		
Chièvres	Ath	2	Mons	3	Saint-Ghislain gare
Ciply	Mons	2	Idem D1		
Deux-Acres	Lessines	3	Bruxelles	5	Grammont gare
Dotignies	Mouscron	2	Idem D1		
Eliezelles	Ath	6	Tournai	7	Ath gare
Elouges	Dour	2	Mons	2	
Epinois	Binche	2	La Louvière	2	
Estinnes-au-Mont	Binche	2	Mons	2	
Flobecq	Ath	6	Tournai	7	Ath gare
Fraines-lez-Hainaut	Leuze-en-Hainaut	2	Tournai	7	Leuze-en-Hainaut gare
Genly	Frarneries	1	Mons	1	
Ghislenghien	Ath	5	RBC	9	Silly gare
Ghlin	Mons	4	Idem D1		
Hainin	Boussu	1	Mons	1	
Harchies	Mons	5	Idem D1		
Hautrage	Saint-Ghislain	5	Mons	3	Quiévrain gare
Havrè	Mons	4	Idem D1		
Hensies	Quiévrain	2	Mons	3	Quiévrain gare
Hérchies	Mons	5	Idem D1		
Hérinnes	Pecq	5	Tournai	2	
Honnelles	Dour	5	Mons	3	Quiévrain gare
Jurbise	Mons	4	Idem D1		
Le Roeux	La Louvière	2	Idem D1		
Leers-Nord	Mouscron	2	Roubaix	4	Herseaux gare
Lens	Mons	1	Idem D1		
Leval	La Louvière	4	Idem D1		
Maisières	Mons	2	Idem D1		
Marchez-lez-Ecaussines	Ecaussines	3	La Louvière	6	
Mont-de-l'Enclus	Renaix	2	Tournai	2	
Mont-Ste-Aldgonde	Morlanwez	2	La Louvière	2	
Morlanwez	La Louvière	2	Idem D1		
Obourg	Mons	4	Idem D1		
Orcq	Tournai	2	Idem D1		
Pecq	Tournai	2	Idem D1		
Péronnes	La Louvière	2	Idem D1		
Quevaucamps	Peruwelz	5	Tournai	7	Peruwelz gare
Quévy	Mons	2	Idem D1		
Rebaix	Ath	1	Tournai	5	Ath gare
Rumes	Tournai	2	Idem D1		
Silly	Ath	5	RBC	9	Silly gare
Siraut	Saint-Ghislain	2	Mons	3	St-Ghislain gare
Taintignies	Tournai	2	Idem D1		
Templeuve	Tournai	2	Idem D1		
Tertre	Saint-Ghislain	2	Mons	2	
Thulin	Boussu	1	Mons	1	
Trivières	La Louvière	2	Idem D1		
Wiers	Peruwelz	2	Tournai	3	Peruwelz gare
Wihéries	Dour	2	Mons	2	



4. CHOIX DES MOBIPÔLES



Mobipôle de rabattement local desservi par le réseau structurant

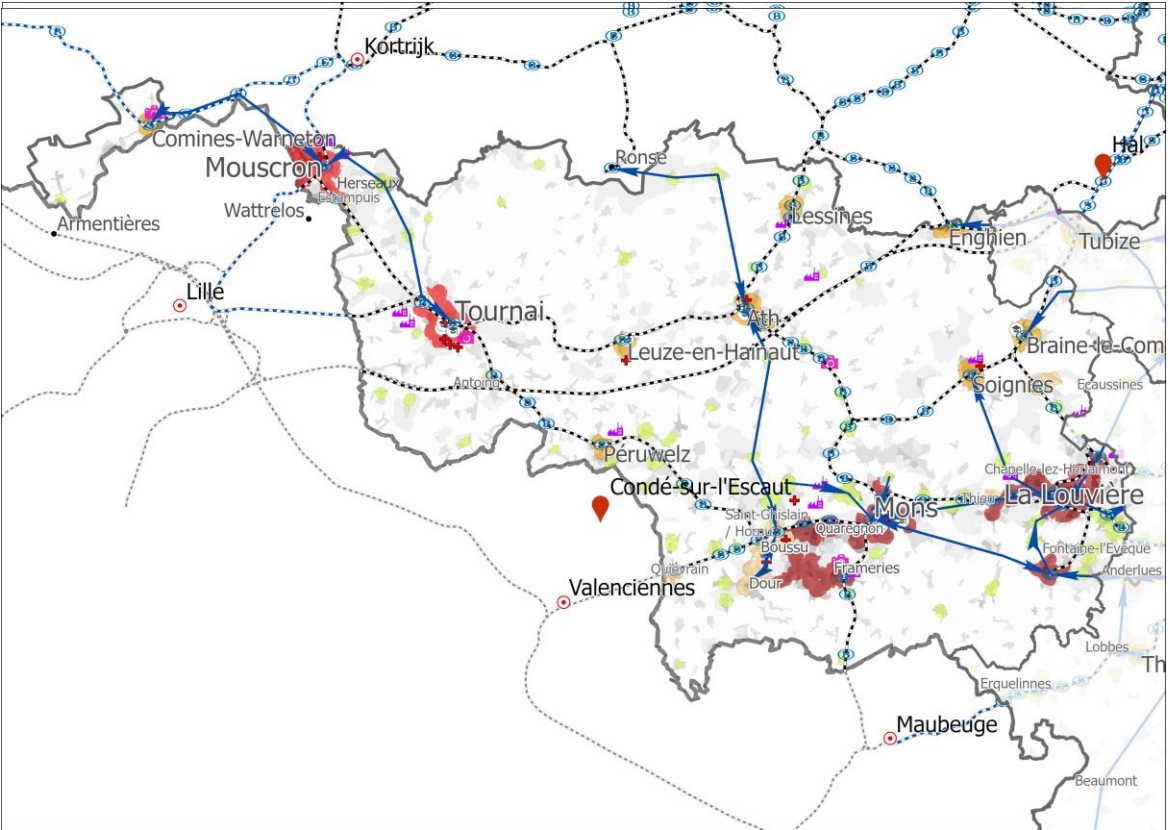


Mobipôle de connexion de centralités villageoises ou de POI au réseau structurant



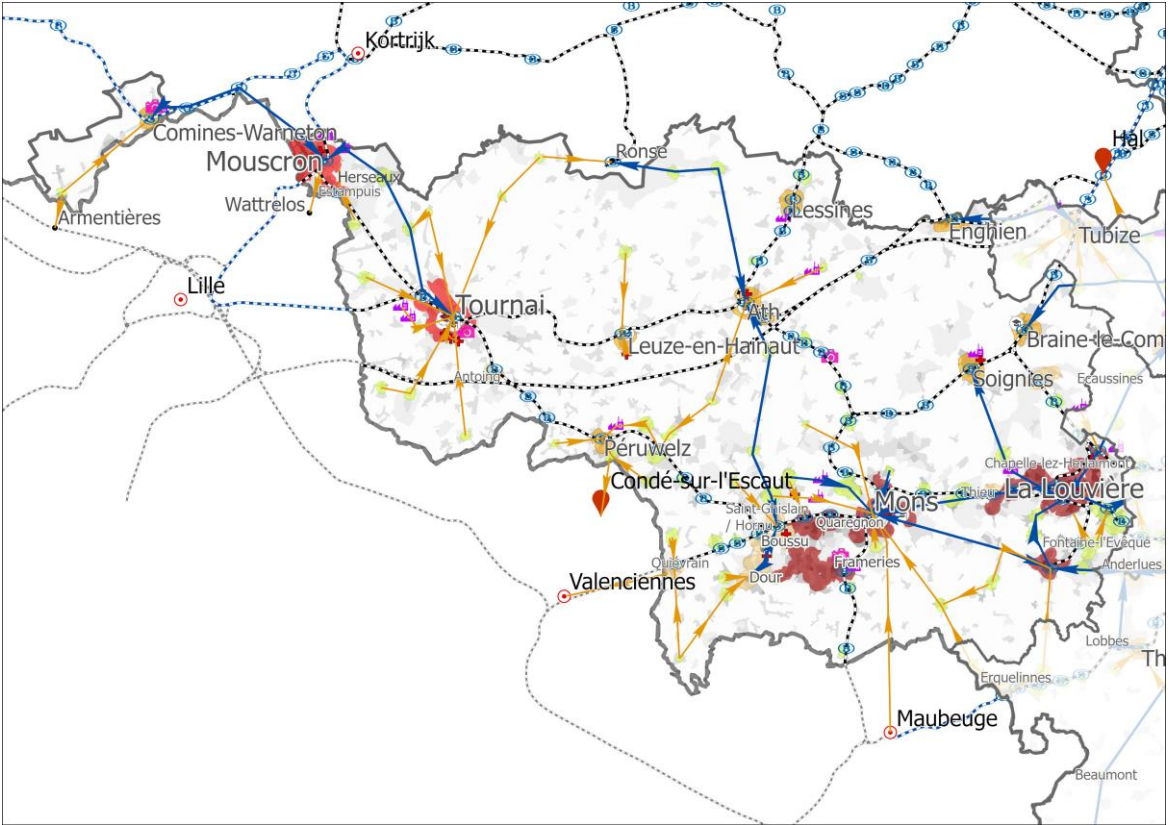
Mobipôle d'interconnexion entre liaisons structurantes





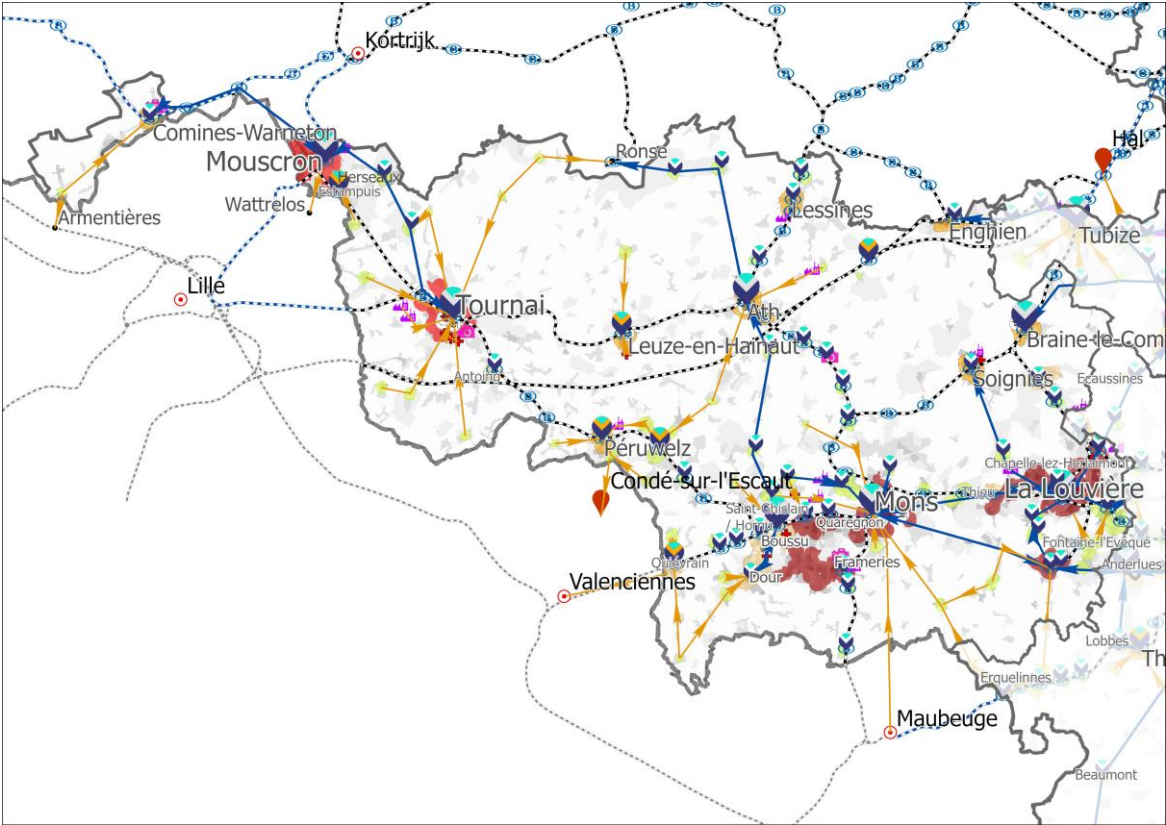
- Enjeu de correspondance
- 7 Mobipôles d'interconnexion
 - 7 Mobipôles de connexion
 - 38 Mobipôles de rabattement local





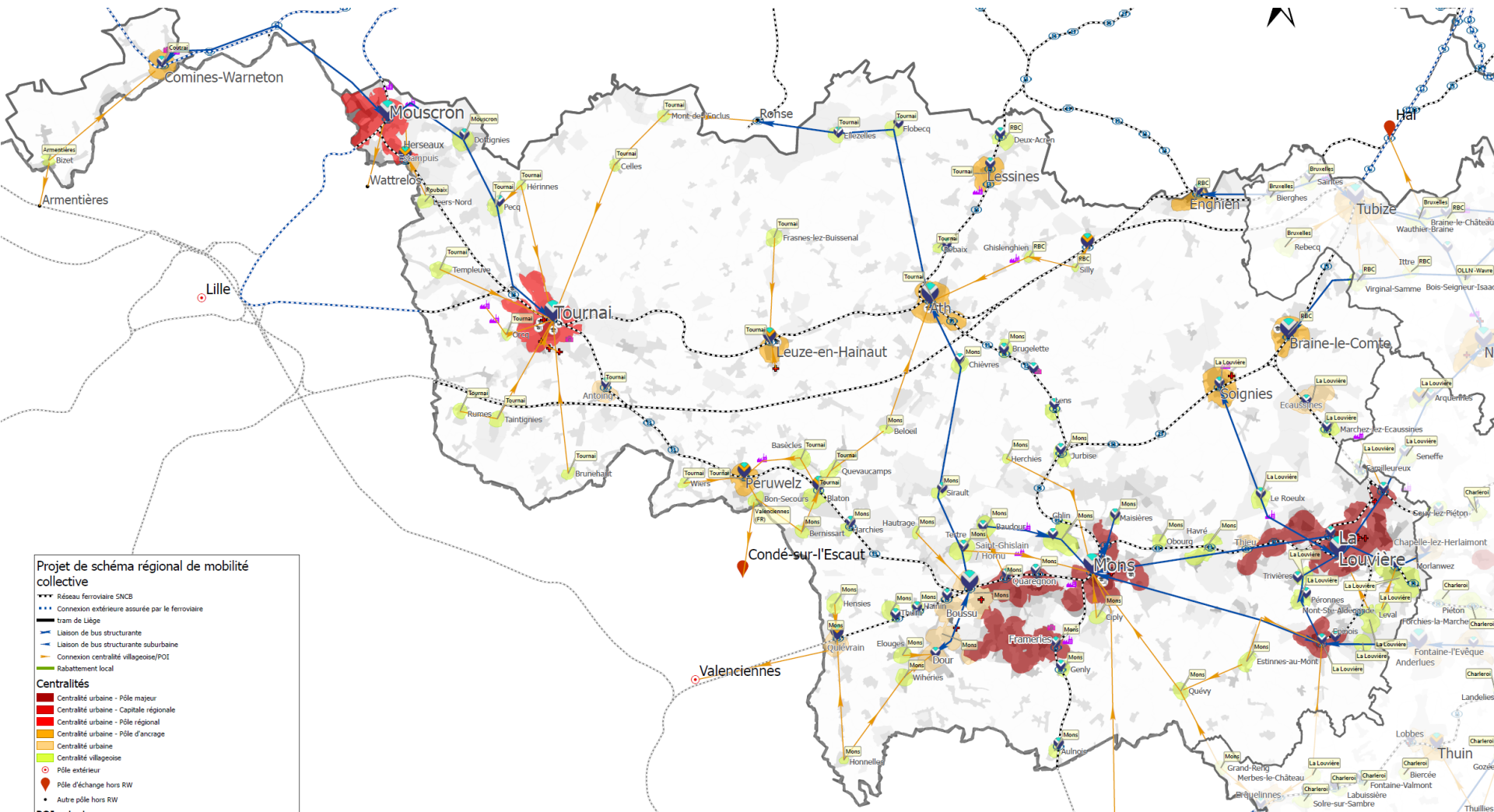
- Enjeu de correspondance
- 7 Mobipôles d'interconnexion
 - 7 Mobipôles de connexion
 - 38 Mobipôles de rabattement local





- Enjeu de correspondance
- 7 Mobipôles d'interconnexion
 - 7 Mobipôles de connexion
 - 38 Mobipôles de rabattement local





5. PROCHAINES ÉTAPES : AVIS DES COMMUNES

Objet :

Chaque commune est invitée à formuler un **avis** sur les propositions de connexion de ses centralités et sur la localisation des mobipôles.

1) Pour chacune des centralités non desservies de la commune, l'avis confirmera **la connexion prioritaire au pôle urbain et la connexion prioritaire au pôle majeur**, ou proposera une alternative justifiée.

2) l'avis confirmera le(s) **mobipôle(s)** identifié(s) par le schéma régional.

Modalités :

- Sous forme d'une délibération du conseil communal,
- à transmettre à l'Autorité Organisatrice des Transports **dans les 3 mois** à dater de l'envoi du procès-verbal définitif de l'OCBM.

Information :

- L'AOT se tient à disposition des communes en janvier et février 2026 pour éclairer l'avis à prendre
- Des réunions d'information en présentiel pourront être organisées
 - à la demande des communes,
 - dans leurs locaux,
 - ouvertes aux communes avoisinantes intéressées.

Contact : bassins.mobilite@spw.wallonie.be

- Communes urbaines sans centralités villageoises ni POI non desservi par le réseau structurant :

Antoing, Boussu, Colfontaine, Enghien, Frameries, Manage, Quaregnon, Quiévrain, Soignies

→ Pas d'avis communal à remettre

- Pôle majeurs et régionaux : schémas urbains de mobilité collective 2026-2027
 - Mons-Borinage (Mons, Colfontaine, Frameries, Quaregnon)
 - La Louvière (La Louvière, Manage)
 - Tournai
 - Mouscron (Mouscron, Estaimpuis)

L'Organe prend connaissance du projet de Schéma régional structurant de mobilité collective, basé sur le Schéma de Développement Territorial de la Wallonie, et des étapes d'adoption de la politique d'accessibilité au territoire.

Il prend acte des possibilités de connexion qu'offre le réseau ferroviaire fédéral ainsi que des principaux enjeux d'amélioration identifiés pour ce dernier.

Il émet les remarques suivantes (*remarques à formuler en séance*) sur les liaisons structurantes routières visées sur le bassin.

Il prend connaissance de la procédure d'avis communal relative à la connexion des centralités villageoises non desservies par le réseau structurant et à la localisation des mobipôles.

Réseau TEC

Planning des prochaines évaluations

2.4. Evolution de l'offre autour de la ligne 82 (821, 822, 17, 24, 84, 85, 89)

SPW MI – Justine MARNEFFE

Point pour avis de l'Organe

Evaluation en 2 temps :

- Evaluation dans les 18 mois suivant la mise en production d'une nouvelle offre (ou d'une modification d'offre significative)
- Evaluation finale dans les 36 mois après mise en service

En vue de :

- S'assurer de la **pertinence** de l'offre mise en place
- D'identifier les actions nécessaires à l'**amélioration** de l'attractivité de l'offre sur cette ligne

Rétroactes

Phase 1 – Mise en place du projet proposé par LE TEC – lancement 01/12/2021 :

- Très important renfort de fréquence par le passage d'un bus toutes les 30 minutes à un bus toutes les 15 minutes sur la totalité de la ligne (d'une longueur de plus de 40 km) entre 6h00 et 19h00, du lundi au vendredi (en périodes scolaires et en périodes de vacances) = doublement de l'offre sur la ligne.
- Lancement de 5 nouvelles lignes scolaires

Phase 2 – Etude visant à identifier des opportunités d'évolutions de la ligne – finalisation fin 2022 :

- Réalisation, par un bureau d'étude, d'une étude OD et d'une enquête de satisfaction visant à déterminer les évolutions potentielles de la ligne, sans nouvelle augmentation de l'offre supplémentaire

Phase 3 – Evaluation intermédiaire

- Tenue d'un atelier d'évaluation le 11/10/22 et présentation des résultats de l'étude STRATEC
- Sur base de ces éléments :
 - définition par l'AOT des niveaux de services cibles pour chacune des liaisons de l'axe de la ligne 82 ;
 - réalisation d'un plan d'actions qui répertorie les actions à prendre au niveau opérationnel et de promotion.

Phase 4 – Mise en place d'une offre améliorée et pérenne – fin 2023.

Cette offre = l'objet d'une évaluation finale au printemps 2026.

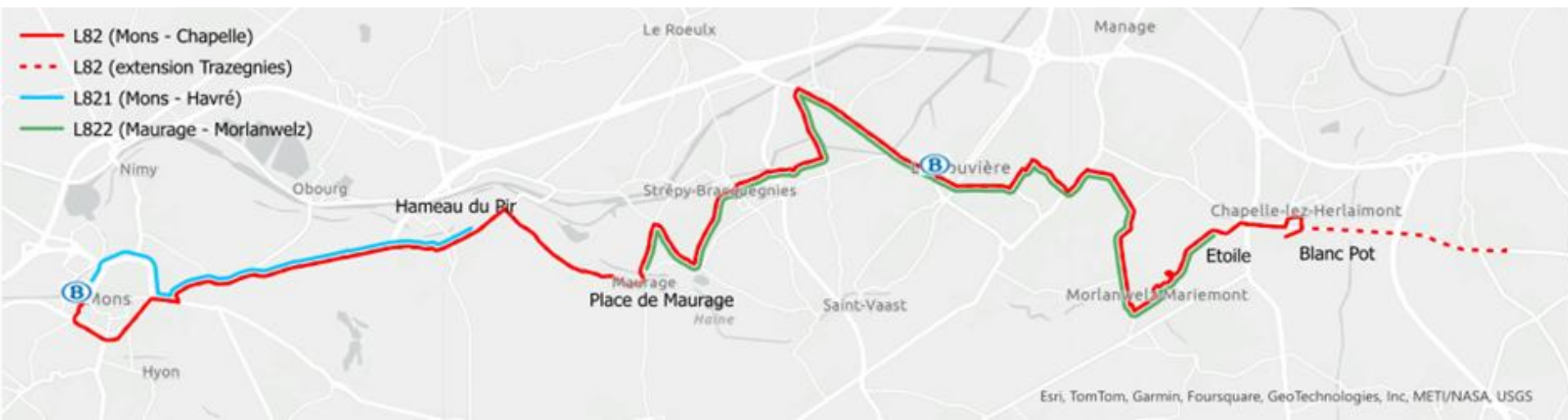
Phase 5 – extension de la desserte - décembre 2024

Remise en place d'une desserte systématique jusqu'au terminus de Trazegnies pour tous les voyages qui avaient leur terminus à Chapelle « Blanc Pot » (toutes périodes confondues)

Proposition tactique AOT :

- Une liaison intercommunale principale Mons – Havré – Boussoit - Maurage – La Louvière ;
- Une liaison urbaine Mons – Havré ;
- Une liaison urbaine Bracquegnies – La Louvière – Morlanwelz ;
- Une liaison intercommunale principale La Louvière - Chapelle-Lez-Herlaimont (- Trazegnies).

Opérationnalisation TEC :



Fonctionnement actuel des lignes

	V/K	V/N
82	2,35	94,85
821	0,66	6,26
822	0,67	14,25
17	2,11	27,94
24	1,09	20,67
84	3,57	52,24
85	3,29	56,27
89	2,63	31,34

Valeurs moyennes

	V/K	V/N
Lignes principales	1,16	25,98
Lignes urbaines	2,68	23,54
Lignes scolaires	0,85	20,90

Enjeux de l'évaluation à mener

Cadre : Ajustement de l'ampleur globale de l'offre pour se conformer au projet initial, à savoir l'adaptation de la ligne 82 à kilomètre constant (// 2021)

- Focus sur l'offre en période de vacances;
- La possibilité d'exploiter les liaisons différemment afin d'améliorer la fiabilité des horaires et peut-être disposer de temps de battement plus homogènes aux différents terminus ;
- La possibilité d'organiser les correspondances bus-train en gare de Mons sur base de la ligne courte (821 Havré-Mons).

Proposition d'avis de l'Organe

L'Organe prend acte que les lignes TEC 82, 821, 822, 17, 24, 84, 85 et 89 feront l'objet d'une évaluation collective durant le prochain semestre avec pour objectif l'optimisation de l'ampleur globale de ces offres et l'amélioration de leur fiabilité.

Il identifie les enjeux suivants à prendre en compte dans ces évaluations :

- **L'adéquation de l'offre en période de vacances au regard de la fréquentation moindre ;**
- **La possibilité d'exploiter les liaisons différemment afin d'améliorer la fiabilité des horaires ;**
- **La fiabilisation des correspondances bus-train en gare de Mons et de La Louvière Centre ;**
- **(à compléter par l'Organe)**

L'Organe recommande à l'ensemble des parties prenantes de contribuer activement aux ateliers d'évaluation qui seront organisés en vue d'optimiser l'offre et d'en améliorer son attractivité.

Infrastructures

Services proposés par LETEC pour l'aménagement des abris pour voyageurs

OTW – Kevin LEDUC

Point pour information de l'Organe



Abribus & Equipements vélos

OCBM du Hainaut

LEDUC Kevin

27.11.2025

LETEC.



Abribus

Procédures possibles

1. Placement d'abris de type standard par l'intermédiaire de LETEC.
 - Subsidé à 80% par LETEC.
 - **Convention LETEC. / Commune**
2. Conclusion par la Commune d'un marché public de fourniture et de pose d'abris non-standard respectant les spécifications techniques de LETEC.
 - Subsidé à 80% d'un équivalent standard par LETEC.
 - **Convention LETEC. / Commune**
3. Placement d'abris publicitaires par une firme spécialisée
 - Pas de subside possible de LETEC.
 - Accord de LETEC. nécessaire quant à l'emplacement de l'abri

Type d'équipements

- Abribus « standard alu »



- Abribus « standard bois et béton »
 - Opérationnel début 2026



Modalités de la convention abribus

Cadre général :

- Financement de l'installation : 80% LETEC. + 20% Commune
- Durée de 12 ans
 - < 12 ans : l'abribus ne peut pas être déplacé à un autre arrêt TEC sans l'accord du TEC
 - > 12 ans : la Commune peut décider de déplacer l'abribus ailleurs

Rôle et responsabilités Commune :

- initie la demande d'un nouvel abri
- responsable de l'entretien (nettoyage, réparation, vidange poubelle)
- assure le suivi de la propriété du sol
 - Si nécessaire : convention d'usage Commune / propriétaire privé

Rôle et responsabilités LETEC. :

- relaye les demandes des clients vers la commune
- peut fournir des statistiques de fréquentation aux arrêts pour aider les communes à faire leur choix / prioriser
 - Nécessite un accord de confidentialité



Equipements vélos

Type d'équipements

- Arceaux et box vélos



Modalités de la convention vélo

- Système similaire aux abribus non-standard
- Commune = responsable de l'installation des équipements vélo
- Durée de 15 ans
 - < 15 ans : l'équipement vélos ne peut pas être déplacé à un autre arrêt TEC sans l'accord du TEC
 - > 15 ans : la Commune peut décider de déplacer l'équipement vélos ailleurs
- Conditionné à l'accord de LETEC.
 - Pertinence par rapport au réseau LETEC. et à l'accessibilité du site
 - Promouvoir l'intermodalité
-  Installation auvents et box possible sans permis d'urbanisme
 - Sauf si superficie > 60 m²
-  Catalogue (= centrale d'achat) vélo opérationnel fin 2026



Personnes de contact

Référents Abribus

Business Unit	Mail
Brabant wallon	christophe.delfosse@letec.be
Charleroi	guy.duquesne@letec.be
Hainaut	michael.bonny@letec.be
Liège-Verviers	bruno.deblire@letec.be
Luxembourg	michael.franzil@letec.be
Namur	alexandra.dusausoy@letec.be

Référents Vélos

Business Unit	Mail
Brabant wallon	emmanuel.lecharlier@letec.be
Charleroi	laurent.galland@letec.be
Hainaut	michael.bonny@letec.be
Liège-Verviers	florent.delrez@letec.be (arrondissement de Liège) geoffrey.jennart@letec.be (hors arrondissement)
Luxembourg	michael.franzil@letec.be
Namur	alexandra.dusausoy@letec.be

LETEC TELLEMENT EN COMMUN.

DIVERS : SUGGESTIONS DE POINTS POUR UN OCBM ULTERIEUR